

Meluhaittojen korvauskäytännöstä tietoimituksissa



Tielaitoksen
selvityksiä
7/1995

Helsinki 1995

Liikenne ja maan-
käyttö -projekti

Tielaitoksen selvityksiä
7/1995

Hanna Heikkilä

**Meluhaittojen korvauskäytännöstä
tietoimituksissa**

Tielaitos
Liikenne ja maankäyttö -projekti

Helsinki 1995

ISSN 0788-3722
ISBN 951-726-031-8
TIEL 3200285
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1995

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Joutsenmerkin arvoinen paperi

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Asiasanat: melu, tietoitus, korvaus, ympäristövahinkolaki

Aiheluokat: 05, 10, 40

TIIVISTELMÄ

Työn tavoitteena oli selvittää tietoituksissa maksettujen melukorvausten määrää sekä vaatimis- ja määräämisperusteita. Lisäksi tavoitteena oli tutkia melukorvausten juridisia perusteita sekä pohtia tulevaisuudessa tapahtuvia lainmuutoksia ja niiden vaikutuksia melukorvauksiin.

Työssä kerrotaan lyhyesti aiemmista tutkimuksista ja tietoituksen kulusta. Lisäksi selostetaan meluun liittyviä käsitteitä ja melutason määrittämistä. Immissiokorvausten määräämisperusteita käsitellään varsin laajasti. Tutkimusaineistona olleista toimituksista valittiin yhdeksän toimitusta tarkempaan tarkasteluun, jossa korvausperusteita verrattiin juridisiin perusteisiin.

Lisäksi näistä toimituksista ja koko aineistosta laskettiin korvaus- ja vaatimusmäärille tilastollisia tunnuslukuja, jotka selittävät aineiston jakautumista. Tunnusluvut laskettiin ajallisesti, alueellisesti, melutasoittain, kiinteistötyypeittäin ja tieluokittain.

Tutkimuksessa huomattiin, että käytäntö ja teoria vastaavat hyvin toisiaan. Ympäristövahinkolain voimaan tuleminen vaikuttaa tietoituksiin vähän. Uutta tulee olemaan mahdollisuus saada korvausta esim. meluidan rakentamisesta immissiokorvauksen lisäksi.

Maanmittausinsinöörien tietoutta melusta ja sen määrittämisestä voisi lisätä. Melutasojen määrittäykseen tulisi kiinnittää enemmän huomiota ja arvioiden tekemiseen tulisi käyttää asiantuntijoita. Tielaitoksen olisi omissa vastineissaan ilmoitettava myös melutasot ja arviointiperusteet määrittämiselle. Korvauksia määrättäessä pitäisi ottaa huomioon, että melutasoa ei voida määrittää tarkemmin kuin ± 3 dB eikä ihminenkaan kuule alle 3 dB:n eroa. Toimituskäytännön yhtenäistämiseen tulisi kiinnittää huomiota. Sietokynnyksen määrittäminen eri tilanteisiin yhtenäistäisi omalta osaltaan toimituskäytäntöä.

Nyckelord: buller, vägförrättning, ersättning, miljöskadlag

SAMMANFATTNING

Denna utredning granskar i vägförrättningar utbetalda bullerersättnings storlek och motiveringar. Den juridiska basen för bullerersättningarna behandlas, liksom hur kommande lagändringar påverkar ersättningarna.

I utredningen refereras tidigare gjorda utredningar och vägförrättningsprocessen beskrivs, liksom bullerbegrepp och utgångspunkterna för beräkning av bullernivån. Grunderna för bestämning av immissionsersättningar behandlas mera ingående.

Utredningsmaterialet omfattar 64 förrättningar. Av dem valdes 9 för närmare behandling och analys av ersättningsmotiveringarna med hänsyn till de juridiska utgångspunkterna. En statistisk granskning av ställda ersättningsanspråk och utbetalda ersättningar gjordes för dessa förrättningar liksom för hela materialet. Karakteristiska värden bestämdes för olika tidsperioder, områden, bullernivåer, fastighetstyper och vägtyper.

Enligt utredningsresultatet råder en tämligen god överensstämmelse mellan praktik och teori. Inom de olika kategorierna var ställda anspråk och ersättningar logiska. Lagen om miljöskador kommer, när den träder i kraft 1995, inte att påverka vägförrättningarna särskilt mycket. Den medför dock att det blir möjligt att utöver immissionsersättningen få ersättning t.ex. för byggande av bullerplank.

Lantmäteri-ingenjörerna behöver mera kunskap om buller och bullerbestämning. I allmänhet borde man låta experten beräkna bullernivåerna. Vegverket borde i sina egna inlagor ange bullernivåerna och beräkningsgrunderna i ersättningsbesluten borde man beakta att bullernivån inte kan bestämmas med större noggrannhet än ± 3 dB och att människorna inte heller kan urskilja en differens som är mindre än 3 dB. Man borde sträva till enhetligare förrättningspraxis. Ett bidrag till detta vore att man definierar vad som bör anses skäligt i olika sammanhang.

ALKUSANAT

Tämä työ on tehty tielaitoksen strategisen projektin S1 liikenne ja maankäyttö tilauksesta. Sen tarkoitus on selvittää tietöimituksen kulkua, melusta maksettavien korvausten määräämisperusteita ja korvausmääriä. Lisäksi työssä käsitellään korvausten vaatimisperusteita ja -määriä sekä korvausvaatimusten hylkäämisperusteita. Työssä käydään läpi korvausten juridisia perusteita ja luodaan katsaus tulevan lainsäädännön vaikutuksiin.

Tämä työ on myös diplomityö, joka on tehty Teknillisen korkeakoulun maanmittaustekniikan laitokselle. Työn ohjaajana on toiminut suunnittelija Mervi Karhula tielaitoksen kehittämiskeskuksesta ja valvojana va. professori Kari Kuusiniemi, joille molemmille haluan lausua kiitokseni tuesta ja ohjauksesta. Työtä on kommentoinut myös Seppo Kaasinen tielaitoksen hallinnon palvelukeskuksesta. Raportin on saattanut julkaisukuntoon tstosiht. Anitta Westlund tienpidon suunnittelusta.

Helsingissä, tammikuussa 1995

Tielaitos
Liikenne ja maankäyttö -projekti

Sisältö

1 JOHDANTO	9
1.1 Käsitteet	9
1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelmat	9
1.3 Aiemmat tutkimukset	9
1.4 Tietoinituksen kulku	13
1.5 Yleistä haitankorvauksista	15
2 MELUUN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ	17
2.1 Melu, sen aiheuttajat ja vaikutukset	17
2.2 Melun todentaminen	20
2.2.1 Melun laskenta	20
2.2.2 Melun mittaaminen	20
2.2.3 Mittaamisen ja laskennan vertailua	21
3 IMMISSIOKORVAUSTEN MÄÄRÄÄMISPERUSTEISTA	22
3.1 Immissiokorvausten juridisista perusteista	22
3.2 Subjektiivisista arvoista korvausta määritettäessä	23
3.3 Tien sijainnin muutoksesta	23
3.4 Maata luovuttamattomien korvauksen saantimahdollisuudesta	24
3.5 Erityisen oikeuden haltijan oikeudesta korvaukseen	25
3.6 Sietokynnyksestä	25
3.6.1 Yleistä	25
3.6.2 Haitan huomattavuudesta	26
3.6.3 Etäisyys	26
3.7 Naapurusoikeudellisten periaatteiden vaikutuksesta	27
3.8 Valtioneuvoston päätöksen vaikutuksesta	28
3.9 Korvausvaatimuksen markkamääräisyydestä	30
3.10 Ympäristövahinkolain vaikutuksesta tietoinituksessa esitettäviin korvausvaatimuksiin	31
3.11 Immissiokorvausten määrittämisestä ympäristövahinkolain voimaantulon jälkeen	33
3.12 Immissiohaittojen korvaamisesta kokonaisuutena	34
3.13 Immissiohaittojen korvaamisesta kokonaisuutena ympäristövahinkolain voimaantulon jälkeen	35
4 KORVAUSTEN MÄÄRÄYTYMINEN ESIMERKKITOIMITUKSISSA	36
4.1 Tutkimusaineisto ja sen hankinta	36
4.2 Tarkemmin käsiteltävät esimerkkitoimitukset	38
4.3 Esimerkkitoimitusten vaadituista ja maksetuista korvauksista tehdyt taulukot	58

5 KOKO TUTKIMUSAINEISTON KÄSITTELY	62
5.1 Yleistä	62
5.2 Koko aineiston maksetuista korvauksista tehdyt taulukot	62
5.3 Korvausten vaatimis-, maksamis- ja hylkäämisperusteet	64
5.3.1 Vaatimisperusteet	64
5.3.2 Maksamisperusteet	65
5.3.3 Hylkäämisperusteet	65
5.4 Tielaitoksen vastinekäytäntö	66
6 YHTEENVETO	68

LYHENTEIDEN JA TERMIEN SELITYKSET

KKO	Korkein oikeus
OK	Oikeudenkäymiskaari
MO	Maaioikeus
NaapL	Laki eräistä naapuruussuhteista, 26/20
Tielaki	Laki yleisistä teistä, YITL 243/52
Tietoimitus	Tielain mukainen toimitus
VahL	Vahingonkorvauslaki, 412/74

1 JOHDANTO

1.1 Käsitteet

Immissio on kiinteistökohtaisen oikeuden haltijaa häiritsevä, toiselta kiinteistöltä peräisin oleva, tietäntyyppisen aine- tai energiasiirtymän aiheuttama vaikutus. Kiinteistöjen ei tarvitse olla rajanaapureita. Immissioiden tyypillisiä ominaisuuksia ovat leviäminen luonnonvoimien avulla sekä pysyvyys. (Kuu-siniemi 1992, s.2,6,10-11) Tällaisia ovat eräistä naapuruussuhteista annetun lain (NaapL, 26/20) mukaan kipinäin, noen, savun, löyhkän, kaasujen, höyryn, tärinän, jyskeen (melun) yms. aiheuttamat haitat.

Viitanen määrittelee immission kiinteistöön tai sen läheisyyteen tulevaksi saasteeksi. Immission kiinteistölle aiheuttamaa haittaa nimitetään immissiohaitaksi ja maisemanpilaantumista immissionluonteiseksi haitaksi. (Viitanen 1978, s.2)

1.2 Tutkimuksen tavoitteet ja tutkimusongelmat

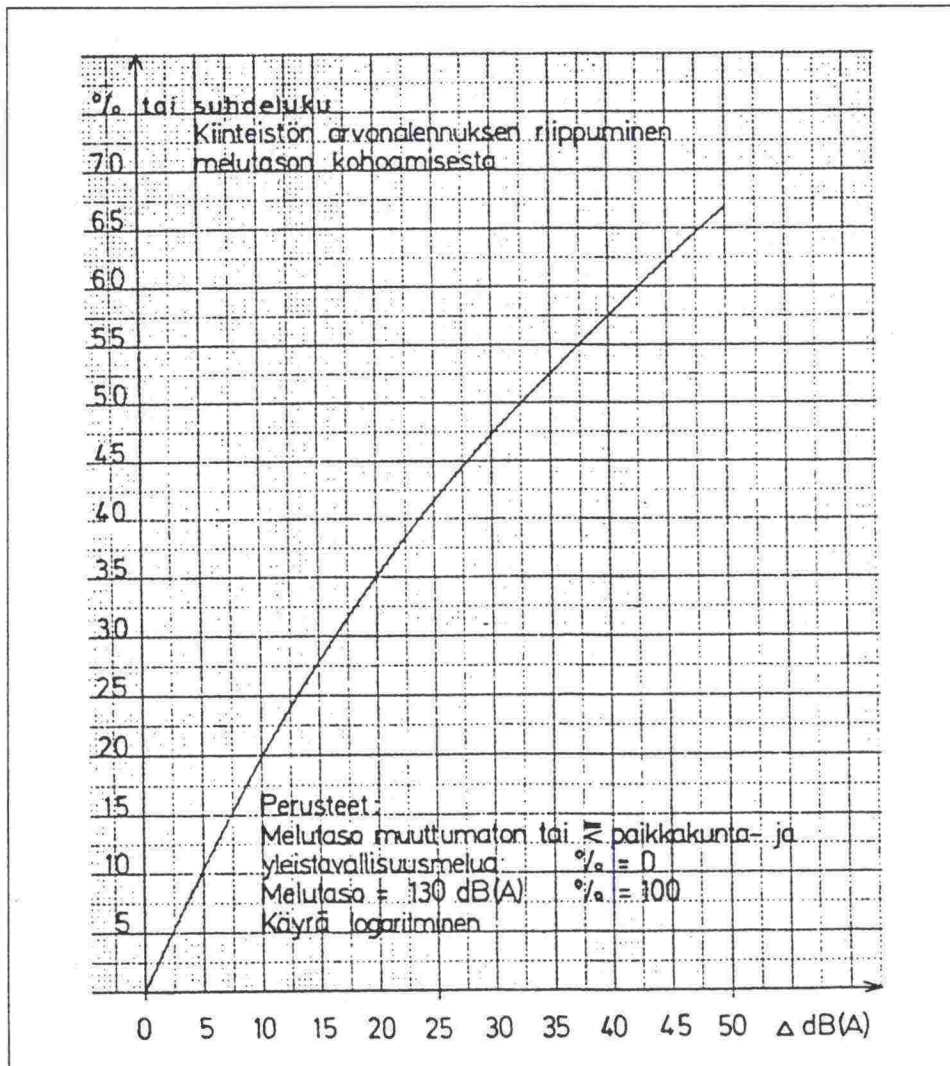
Huolimatta lukuisista tutkimuksista yleisen tien aiheuttamista meluhaitoista määrättävien immissiokorvausten juridisia perusteita ei juurikaan ole tutkittu. Lisäksi puuttuu käytännönläheinen selvitys vaadituista ja maksetuista immissiokorvauksista.

Tämän diplomityön tavoitteena on selvittää tietöimituksissa maksettujen immissiokorvausten määrää sekä vaatimis- ja määräämisperusteita. Lisäksi työssä on tarkoitus tutkia immissiokorvausten juridisia perusteita sekä tarkastella kesäkuussa 1995 voimaan tulevan ympäristövahinkolain vaikutuksia immissiokorvauksiin.

1.3 Aiemmat tutkimukset

Immissioita, niiden korvaamista sekä vaikutusta erilaisten kiinteistöjen arvoon on arvioimisopillisesta näkökulmasta tutkittu runsaasti. Tutkimuksia on käytetty hyväksi tietöimituksissa määrättäessä korvauksia immissiohaitoista.

Suomessa immissioiden korvattavuutta tietöimituksissa on ensimmäisenä tutkinut Clas Löfstedt. Hän laati tutkimustensa perusteella nomogrammin, jonka mukaan kiinteistö on menettänyt arvonsa kokonaan, kun melutaso on noussut kipurajaan 130 dB. Edelleen arvonalennus laskee logaritmisesti suhteessa alenevaan melutasoon saavuttaen nolla-arvon suurimmilla suositetuilla melutasoilla tai saavuttaessaan paikkakunnan tai yleistavallisen melutason. Melutasolla tarkoitetaan päiväajan (klo 7-21) tasoa. Korvausprosentti määritetään nomogrammilta ottaen huomioon myös kiinteistön alttius melulle sekä subjektiivisen häiriön määrä. Nomogrammissa on vain yksi käyrä, koska määrääväksi tekijäksi on otettu todetun ja korvauksetta kärsittävän melutason ero. (Löfstedt 1978 s.48, 59)



Kuva 1. Clas Löfstedtin määrittämä nomogrammi kiinteistön arvon alentumisen suhteesta melutasoon (Löfstedt 1978).

Kauko Viitanen tutki diplomityössään immissiohaittoja koskevaa kirjallisuutta, tutkimuksia ja oikeustapauksia. Maanmittaustoimistoille tekemänsä kyselyn avulla Viitanen kartoitti immissiohaittakorvausten suuruuksia ja yleisyyttä. Lisäksi Viitanen laati ehdotuksen immissiohaittojen korvaamisperusteista erilaisille kiinteistöille nojautuen ruotsalaiseen tutkimukseen. (Viitanen 1978)

Olavi Myhrbergin ja Juhani Väänäsen tekemässä tutkimuksessa selvitettiin liikennemelun vaikutuksia omakotikiinteistön arvoon Helsingissä ja Turussa. Tutkimuksessa muodostettiin hintamallien avulla tonteille arvo meluttomassa ympäristössä, jota verrattiin todelliseen maksettuun hintaan. (Myhrberg-Väänänen 1980) Tutkimuksen tulokset on esitetty seuraavissa taulukoissa.

Taulukko 1. Tiemelun aiheuttama kiinteistön arvon muutos eri aineistossa Myhrbergin ja Väänäsen tekemässä tutkimuksessa. Melutaso tarkoittaa päivämelutasoa. Alempi tulos Helsingin ympäristöstä on otos koko aineistosta ja tarkoitettu verrattavaksi Turun tulokseen, jossa ei ollut yhtä suuria meluarvoja kuin Helsingissä. (Myhrberg-Väänänen 1980, s.51)

Alue	Melutason vaihtelu	Arvon muutos-%
Helsingin ympäristö	55...77 dB	0.. -27
Turun ympäristö	55...66 dB	0.. -8,5
Helsingin ympäristö	55...66 dB	0.. -7,6

Taulukko 2. Yleisen tien liikennemelun omakotikiinteistön arvoon aiheuttama prosentuaalinen alennus eri häittäkynnysarvoilla (55-65 dB) Helsingin ympäristössä (Myhrberg-Väänänen 1980, s.43).

Lähtömelu dB (A) / Melu dB (A)	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
56	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
57	0,5	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
58	0,9	0,7	0,4	-	-	-	-	-	-	-	-
59	1,4	1,2	0,9	0,5	-	-	-	-	-	-	-
60	2,0	1,8	1,5	1,1	0,6	-	-	-	-	-	-
61	2,6	2,4	2,2	1,8	1,3	0,7	-	-	-	-	-
62	3,4	3,2	3,0	2,5	2,1	1,5	0,8	-	-	-	-
63	4,3	4,1	3,8	3,4	2,9	2,4	1,7	0,9	-	-	-
64	5,3	5,1	4,8	4,4	3,9	3,3	2,7	1,9	1,0	-	-
65	6,4	6,2	5,9	5,5	5,0	4,4	3,7	2,9	2,1	1,1	-
66	7,6	7,4	7,1	6,7	6,2	5,6	4,9	4,1	3,2	2,3	1,2
67	8,8	8,6	8,4	8,0	7,5	6,9	6,2	5,4	4,5	3,5	2,5
68	10,2	10,0	9,7	9,3	8,8	8,3	7,6	6,8	5,9	4,9	3,8
69	11,7	11,5	11,2	10,8	10,3	9,7	9,0	8,3	7,4	6,4	5,3
70	13,3	13,1	12,8	12,4	11,9	11,3	10,6	9,8	9,0	8,0	6,9
71	14,9	14,7	14,5	14,1	13,6	13,0	12,3	11,5	10,6	9,6	8,6
72	16,7	16,5	16,2	15,8	15,3	14,8	14,1	13,3	12,4	11,4	10,3
73	18,6	18,4	18,1	17,7	17,2	16,6	15,9	15,2	14,3	13,3	12,2
74	20,6	20,4	20,1	19,7	19,2	18,6	17,9	17,1	16,2	15,3	14,2
75	22,6	22,4	22,2	21,7	21,3	20,7	20,0	19,2	18,3	17,8	16,3
76	24,8	24,6	24,3	23,9	23,4	22,8	22,2	21,4	20,5	19,2	18,4
77	27,1	26,9	26,6	26,2	25,7	25,1	24,4	23,6	22,8	21,8	20,7
78	29,4	29,2	29,0	28,5	28,1	27,5	26,8	26,0	25,1	24,5	23,1
79	31,9	31,7	31,4	31,0	30,5	29,9	29,3	28,5	27,6	26,4	25,0
80	34,5	34,3	34,0	33,6	33,1	32,5	31,8	31,0	30,1	29,2	28,1

Tuomo Heinonen tutki diplomityössään liikennemelun vaikutusta kiinteistön arvoon eräillä pientaloalueilla Helsingissä. Tutkimus tehtiin empiirisenä kaup-pahintatutkimuksena muodostamalla regressioanalyysin avulla sekä raken-nettujen että rakentamattomien kiinteistöjen hintamallit. Tutkimuksessa to-dettiin melun hintaa alentavan vaikutuksen alkavan n. 55 dB:sta ja rakennet-tujen kiinteistöjen hinnan laskevan n. 15 % melun voimistuessa 55 dB:stä 70 dB:iin. Rakentamattomien kiinteistöjen arvonalennuksen todettiin olevan suu-rempi, mutta siihen tulee suhtautua varauksella aineiston suppeuden vuoksi. Tutkimuksen tulos on esitetty taulukossa 3. (Heinonen 1986)

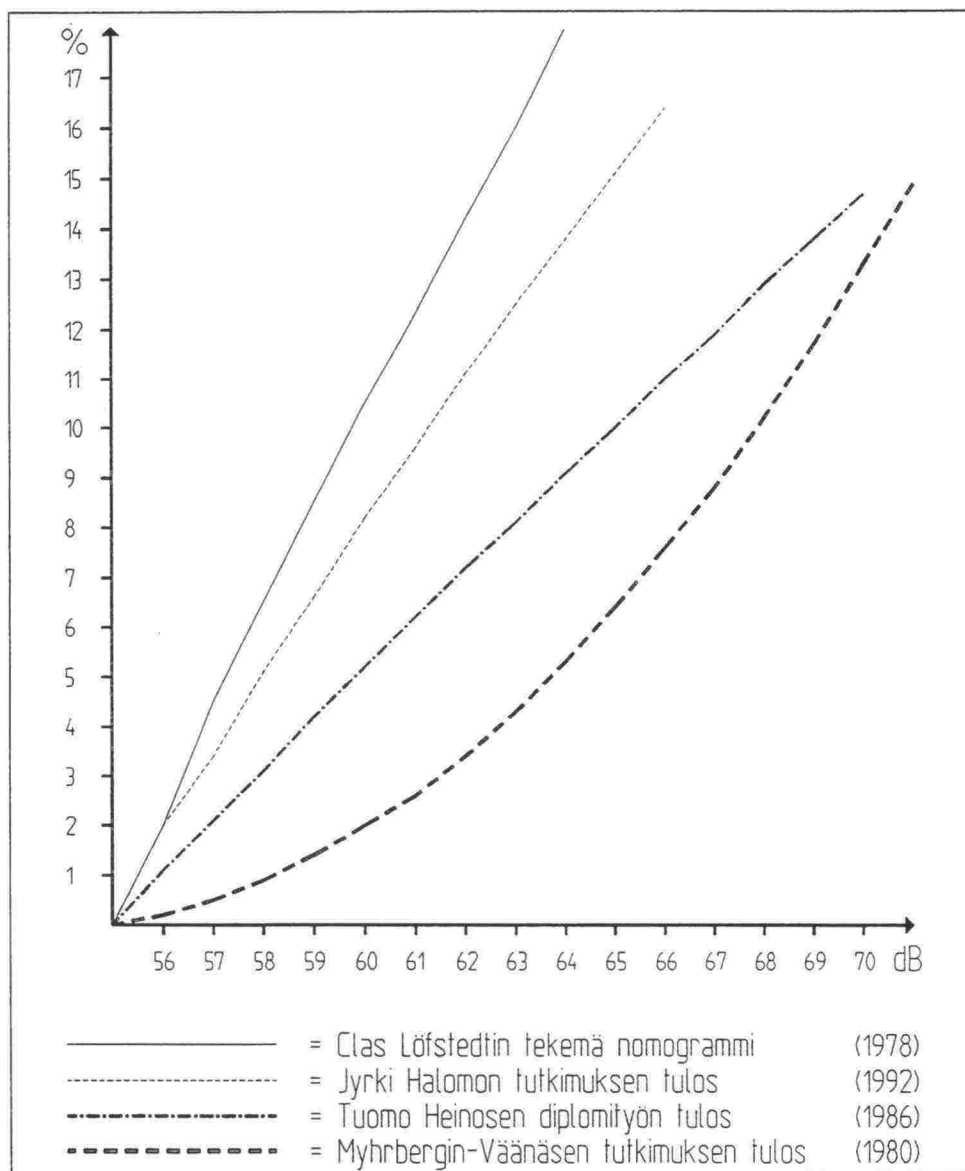
Taulukko 3. Tiemelun aiheuttama rakennetun omakotikiinteistön arvon-alennusprosentti haittakynnyksen ollessa 55 dB. Taulukossa on vierekkäin esitetty melutaso $L_{Aeq}(7-22)$ sekä vastaava arvonalennusprosentti. (Heinonen 1986, s.43)

$L_{Aeq}(7-22)$	Arvonalennus	$L_{Aeq}(7-22)$	Arvonalennus
dB	%	dB	%
56	1,1	64	9,1
57	2,1	65	10,0
58	3,1	66	11,0
59	4,2	67	11,9
60	5,2	68	12,9
61	6,2	69	13,8
62	7,2	70	14,7
63	8,1		

Jyrki Halomo on tutkinut tieliikenteen vaikutusta rakentamattoman kiinteistön arvoon. Tutkimus tehtiin empiirisellä kauppa-arvomenetelmällä monimuuttu-jaisten mallien avulla. Myös Halomo totesi melun arvoa alentavan vaikutuk-sen alkavan päiväajan (klo 7-22) melutason ylittäessä 55 dB. Vaikutuksen suuruudeksi tutkimuksessa saatiin 16,4 %, kun melu voimistuu 55 dB:stä 66 dB:iin. (Halomo 1992)

Taulukko 4. Tiemelun aiheuttama arvonalentuminen rakentamattoman kiinteistön arvoon. Taulukossa on vierekkäin esitetty melutaso sekä vastaava arvonalennusprosentti. (Halomo 1992, s.37)

$L_{Aeq}(7-22)$	Arvonalennus	$L_{Aeq}(7-22)$	Arvonalennus
dB	%	dB	%
56	1,8	62	11,1
57	3,4	63	12,5
58	5,1	64	13,8
59	6,6	65	15,1
60	8,2	66	16,4
61	9,6		



Kuva 2. Edellä esitellyjen tutkimusten tulokset käyrinä.

1.4 Tietoinituksen kulku

Yleisistä teistä annetun lain (YITL, 243/54) mukainen toimitus (tietoinitus) tulee vireille tienpitäjän osoitettua toimituksen tarpeellisuuden lääninhallitukselle, joka antaa määräyksen toimituksesta. Jo ennen varsinaista toimitusta tienpitäjä on voinut ottaa tiealueen haltuunsa vahvistetun tiesuunnitelman nojalla. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.4) 1.3.1995 alkaen tietoinituksen tarpeellisuus osoitetaan lääninhallituksen sijasta maanmittaustoimistolle (Hallituksen esitys 262/94).

Tietoinituksesta tiedotetaan asianosaisille lähetettävillä kirjeillä sekä yhdessä tai kahdessa paikkakunnalla ilmestyvässä sanomalehdessä julkaistavalla kuulutuksella. Toimituksen toimitusmiehinä on maanmittauslaitoksen

määräämä toimitusinsinööri ja kaksi uskottua miestä. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.4)

Ensimmäisessä eli *alkukokouksessa* tutkitaan toimituksen edellytykset, selvitetään asianosaiset ja heidän omistusoikeutensa sekä selitetään asianosaisille tielakia ja -asetusta ja toimituksen kulku. Jos haltuunotto tehdään vasta toimituksessa, määrätään haltuunoton aikataulu, selvitetään katselmukseen liittyviä asioita ja määräaika omaisuuden poistamiseksi haltuunotettavilta alueilta sekä määrätään haltuunotokatselmuksen aika. Näiden lisäksi asianosaisille selitetään ennakkokorvausten saantimahdollisuus ja annetaan määräajat ennakkokorvausvaatimusten ja -vastineen antamisille. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.4)

Kun toimitusinsinööri on saanut ennakkokorvausvaatimukset, hän lähettää kopiot niistä tienpitäjälle vastineen tekemistä varten. Vastineen saatuaan toimitusmiehet tekevät päätöksen ennakkokorvauksista ja niiden suuruuksista. Ennakkokorvausten perusteita käsittelevästä pöytäkirjan kohdasta ja ennakkokorvausten arviokirjasta lähetetään tienpitäjälle otteet. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.5)

Ennakkokorvausta voidaan myöntää siinä tapauksessa, että korvausten maksaminen muutoin viivästyy ja tästä aiheutuisi asianosaiselle huomattavaa haittaa. Alueen luovutuksesta maksettava ennakkokorvaus voidaan määrätä ilman tarkkoja hintatutkimuksia, koska lopulliset korvaukset määrätään loppukokouksen hintatasossa. Rakennusten, varastojen, laitteiden tai puiden, kasvavan sadon ym. kasvillisuuden poistamisesta aiheutuvasta haitasta tai vahingosta maksettava ennakkokorvaus määrätään samoilla perusteilla kuin lopullinen korvaus, eli harkinnan mukaan. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.5)

Tien rakentamisen jälkeen tiealue mitataan (Maanmittauslaitos 1987, s.1). Mitattava tiealue määräytyy tiesuunnitelman ja tienpitäjän osoituksen mukaan (YITL 37.2 § 2-kohta). Liitännäisalueet merkitään maastoon pysyvästi kun taas tiealue merkitään yleensä paaluin. Tiealueen rajat merkitään pysyvästi vain viranomaisen pyynnöstä tai erityisestä syystä tarpeelliseksi harkittaessa. Kun tiealueen raja tulee kiinteistön rajaksi, se pyykitetään. (MMH:n kiertokirje 3/86 19 § s.3) Mittauksen yhteydessä tehdään myös tarpeelliset rajankäynnit ja rajamerkkien siirrot. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.6)

Tiealueen mittauksen perusteella tehdään toimituskartta, josta ilmenevät mm. tie- ja liitännäisalueet, tilusjärjestelyalueet, pakkolunastetut alueet, tienpitäjälle myönnetty määräaikaiset käyttöoikeudet ja uudet liittymät. (Kiinteistöopin laboratorio 1992a, s.6)

Kartta ja pinta-alaselitelmä tien alle jäävistä alueista esitetään asianosaisille toimituskokouksessa, jolloin päätetään myös korvauskatselmuksen ajasta ja tilusjärjestelyjen ja lunastusten tarpeesta sekä annetaan määräaika korvausvaatimusten esittämiselle (umpeutuu ennen katselmusta). (Kiinteistöopin laboratorio 1992b, s.8 ; Maanmittauslaitos 1987, s.1)

Korvauskatselmuksessa toimitusmiehet tekevät havaintoja korvausvaatimuksia esittäneistä kiinteistöistä. Tienpitäjälle annetaan jäljennökset vaatimuksista ja määräaika vastineen antamista varten. Vastineen saatuaan toimitusmiehet kokoontuvat hinnoittelukokoukseen, jossa päätetään korvausperusteista ja määrätään alustavasti korvaukset, jotka voivat vielä muuttua ennen loppukokousta. (Kiinteistöopin laboratorio 1992b, s.9)

Seuraavassa kokouksessa esitetään asianosaisille tulokset korvauksien arvioimisesta (lopullinen selitelmä ja arviokirja), määrätään tilat, joiden osalta korvauksista vähennetään tiestä aiheutuva hyöty, käsitellään rasitteet sekä päätetään tilusjärjestelyistä. Näiden lisäksi kokouksessa mm. käsitellään asianosaisten muistutukset asiakirjoista ja kartoista ja tienpitäjän vastine tehdyistä muistutuksista sekä annetaan määräajat asianosaisille kirjallisten muistutusten ja tienpitäjälle vastineen tekemiseen. (Kiinteistöopin laboratorio 1992b, s.10-11)

Lisäksi toimitusmiehet määräävät muiden kuin loppukokouksen mukaan määräytyvien korkojen päivämäärän (esim. luovutetuista alueista määräytyvät korvaukset) sekä tekevät päätöksen kokouksessa tehdyistä muistutuksista. Jos muistutuksia tehdään annetussa määräajassa, pitävät toimitusmiehet muistutusten käsittelyä varten neuvottelukokouksen, jonka päätös selostetaan asianosaisille loppukokouksessa. (Kiinteistöopin laboratorio 1992b, s.10-11 ; Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.6)

Loppukokouksessa selitetään asianosaisille, miten muistutukset on käsitelty, määrätään niiden korvauslajien korkopäivämäärä, joilla se on loppukokousta seuraavan kuukauden 1. päivä sekä annetaan päätökset korvauksista. Loppukokouksen jälkeen tienpitäjälle lähetetään jäljennökset kartoista, pöytäkirjasta, arviokirjasta, tilaluettelosta, selitelmästä, lopullisesta selitelmästä ja arviokirjasta sekä kauppahintatilastosta. (Kiinteistöopin laboratorio 1992b, s.12-13 ; MMH:n kiertokirje 3/86 44 § s.8)

Asianosaiset (esim. tienpitäjä) voivat valittaa tietoinnissa tehdyistä päätöksistä kuukauden kuluessa loppukokouksesta maa- ja metsätalouden ministeriöön. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.8).

1.5 Yleistä haitankorvauksista

Tietoinnissa käsiteltävät korvaukset voidaan jakaa toimitusmiesten viran puolesta käsittelemisiin, asianosaisten vaatimuksesta käsiteltäviin sekä korvauksiin, joista päättää lääninhallitus ja joista osan se voi siirtää tietoinnissa ratkaistaviksi. Esimerkiksi immissiohaitat käsitellään vain asianosaisten suullisesta tai kirjallisesta vaatimuksesta. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.1,3) 1.3.1995 lähtien lääninhallitus ei enää käsittele tietoinnissa liittyviä asioita. (Hallituksen esitys 262/94)

Asianosaisten vaatimuksesta käsiteltäviin kuuluva korvausvaatimus on tehtävä toimituksen kestäessä sillä uhalla, että muutoin oikeus korvaukseen menetetään. Korvausvaatimuksia saa esittää vielä viimeisessäkin kokouksessa. Vaikka vaatimus esitetään annetun määräajan umpeutumisen jälkeen, on se tutkittava ja ratkaistava toimituksessa (MMH:n kiertokirje 3/81 31 § s.27).

Maa-oikeus ei kuitenkaan käsittele sellaisia korvausvaatimuksia, joita ei ole esitetty toimituksen aikana. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.5)

Tielaissa ei ole yleisluontoisia korvausten määräämisperusteita kuten esim. lunastuslaissa (MMH:n kiertokirje n:o 3/81 29 § s.24). Luovutetusta alueesta korvausta määrättäessä perusteena on täysi korvaus, joka arvioidaan paikakunnan käyvän hinnan ja alueen tuoton avulla. (Komiteamietintö 1952, s.144) Korvauksia määrättäessä tien vaikutusta kiinteistöjen arvoon ei saa ottaa huomioon. (YITL 67 § 1 mom ; MMH:n kiertokirje n:o 3/81 29 § s.24)

Oikeuskäytännön perusteella voidaan tielain säännöksiä tulkita niin, ettei seuraavia menetyksiä tai hyötyjä korvata:

- tunnearvon menetys tai alentuminen
- kiinteistön käyttöön liittyvien, selvästi epätarkoituksenmukaisten investointien ja toimenpiteiden kustannukset
- kiinteistön arvon aleneminen tai talouden heikkeneminen tien siirtymisen vuoksi
- korkotappiot tielain mukaista kuuden prosentin korkoa suuremmista korkokuluista
- kaava-alueella kaavan mukaisesti toteutetun tien liittymien poistamisesta kiinteistölle aiheutunut vahinko
- uuden tien aiheuttama maan arvon nousu sekä
- tieleikkauksesta saatu maa-aines, mikäli aineksen otto ei olisi ollut kannattavaa ilman tiehanketta. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.4,5)

Tielain mukaan kaikille muille korvauksille paitsi edunvalvontakustannusten korvauksille lasketaan kuuden prosentin korko (YITL 70 §). Korko lasketaan joko haltuunottoa seuraavan kuukauden alusta tai toimituksen lopettamista seuraavan kuukauden alusta. Haltuunotosta alkaen korko lasketaan ainoastaan luovutetuille alueille ja niihin verrattaville korvauksille. Haltuunotosta alkaen korko lasketaan KKO:n tulkintojen mukaan mm. korvauksille

- tie- ja liitännäisalueeksi luovutetusta maasta
- luovutetuilla alueilla olleista rakennuksista, piha- ja puutarhakasveista, puista, kaivosta, lähteestä, laitteista sekä hukkaan menneestä sadonvarasta
- luovutetuilla metsäalueilla olleesta taimistosta
- laskuajan tai yksityistien alueeksi luovutetusta maasta sekä
- yleisen ja yksityistien liittymiin käytetystä alueesta. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.6,7)

Erityisestä syystä asianosaisen vaatiessa korko voidaan laskea myös muusta ajankohdasta lähtien. Esimerkiksi jos asianosainen esittää asianmukaisen selvityksen hänelle aiheutuneista kustannuksista tietyn haitan poistamiseksi, korko on aiheellista laskea kustannusten maksupäivästä lähtien. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.7)

Korvausvaatimuksen suuruus vaikuttaa lopulliseen korvaukseen vain asianosaisen vaatimuksesta käsiteltävissä korvauksissa ja silloinkin niin, että korvausta ei voi määrätä yli korvausvaatimuksen. Viran puolesta tutkittavissa korvauksissa korvaus voidaan määrätä yli vaatimuksen, jos täyden korvauksen muodostuminen sitä edellyttää. (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.8).

2 MELUUN LIITTYVIÄ KÄSITTEITÄ

2.1 Melu, sen aiheuttajat ja vaikutukset

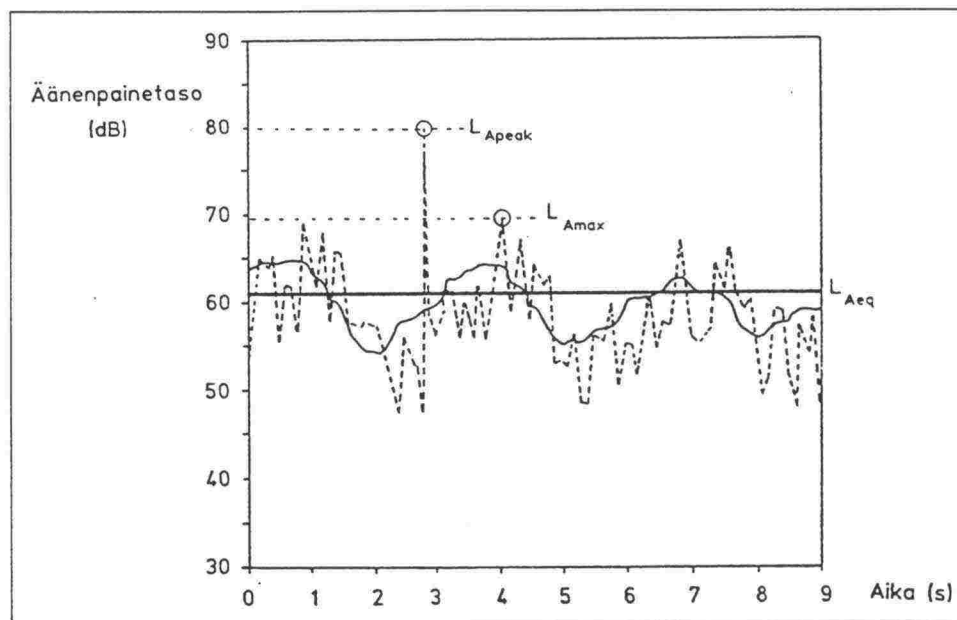
Melulla tarkoitetaan yleensä ääntä, jonka ihminen kokee epämiellyttävänä tai häiritsevänä, ei-toivottuna. Meluntorjuntalain (382/87) 2 § 1 mom:ssa se määritellään terveydelle haitalliseksi, ympäristön viihtyisyyttä merkittävästi vähentäväksi tai työntekoa merkityksellisesti haittaavaksi ääneksi tai siihen rinnastettavaksi tärinäksi. (Ympäristöministeriö 1989b, s.10)

Melualtistus on äänienergian vaikutuksen alaisena olemista (Pesonen 1993, s.13). Melulla on subjektiivinen luonne. Melun vaikutukset riippuvat varsin paljon siitä, mikä merkitys melulla on yksilölle ja missä olosuhteissa hän on altistunut sille. Sama ääni voi tilanteesta, kokijasta ja ajankohdasta riippuen olla yhtä hyvin melua tai merkityksetöntä, joskus jopa nautittavaa ääntä. (Ympäristöministeriö 1991, s.11)

Ympäristömelulla tarkoitetaan kaikkea ihmisen asuin- ja elinympäristössä esiintyvää melua (Ympäristöministeriö 1991, s.10). Yleensä ympäristömelun taso ei pysy vakiona, vaan se vaihtelee. Vaihtelevan melun aiheuttaman melualtistuksen voimakkuutta mitataan ekvivalenttitasolla. (Pesonen 1993 s.13)

Ekvivalenttitaso eli jatkuva samanarvoinen äänitaso L_{Aeq} on tiettyä aikaväliä edustava keskiarvosuure. Sen avulla voidaan yhdellä luvulla kuvata keskimääräistä melutilannetta pitkinä ajanjaksoina, joiden kuluessa äänitaso vaihtelee paljonkin. Ekvivalenttitaso L_{Aeq} on se äänitaso, joka olisi vakiona pysyvällä melulla, joka tuottaisi mittaus- tai määritysaikana saman äänenpaineenergian kuin tutkittavana oleva vaihteleva melu. (Pesonen 1993, s.13 ; Ympäristöministeriö 1991, s.26)

Äänenpainetaso perustuu 10-kantaiseen logaritmiin, joten melutasoilla tehtävät laskutoimitukset ovat hankalia. Erityisesti yhteen- ja vähennyslaskujen suorittamiseen tarvitaan apuneuvoja. Esim. keskiarvoa ei voi laskea ilman diagrammeja. (Ympäristöministeriö 1991, s.12-15)



Kuva 3. Melun ekvivalenttitason L_{Aeq} avulla voidaan kuvata keskimääräistä meluti-
lannetta eri pituisina ajanjaksoina (Tielaitos 1991, s.15).

Äänen voimakkuutta arvioitaessa huomioidaan kuuloaistin erilainen herkkyys eri taajuuksilla käyttämällä herkkyyskäyrää vastaavaa taajuuspainotussuodatinta. Ympäristömelua mitattaessa käytetään A-painotussuodatinta, joka painottaa eri äänenkorkeuksia ihmiskorvaa jäljitellen. (Ympäristöministeriö 1991, s.21) A-painotettu ekvivalenttitaso merkitään L_{Aeq} .

Useimmiten tieliikenne on merkittävin ympäristömelun aiheuttaja (Ympäristöministeriö 1991, s.34). Tieliikenteen melu syntyy pääosin renkaiden ja moottorin äänistä, suurilla nopeuksilla myös ilmapvirtauksen aiheuttamasta äänestä (Tielaitos 1991, s.16).

Liikenteen melutason muodostumisessa merkittävimmät tekijät ovat ajoneuvojen määrä ja nopeus sekä raskaiden ajoneuvojen osuus. Näiden lisäksi melutasoon vaikuttavat tien päällyste, kunto ja pituuskaltevuus. Melutason kohteessa määräävät mm. etäisyys tiehen, tien ja kohteen välinen korkeusero, säätila, maanpinnan laatu ja se, onko välillä melun leviämistä estäviä maastomuotoja tai rakenteita. (Tielaitos 1992b, s.9)

Melun haitallisia vaikutuksia ovat mm. keskustelun ja keskittymistä vaativan työn häiriintyminen ja näistä aiheutuva ärsyyntyminen. Pitkäaikainen melualtistuminen aiheuttaa suoranaisia terveydellisiä haittoja, kuten unen häiriintymistä, mikä lisää stressioireita unen rentouttavan vaikutuksen vähentyessä sekä kuulon tilapäistä heikkenemistä tai pysyviä kuulovaurioita. Kuulovaurioita alkaa kuitenkin esiintyä vasta, kun ihminen on ollut alttiina 80 - 85 dB:n ta-
soiselle melulle monia vuosia. (Lääkintöhallitus 1987, s.2-4)

Näiden lisäksi pitkäaikainen altistuminen voi aiheuttaa elintoimintojen muutoksia esim. verenkiertoelimistössä, mikä saattaa lisätä verenpainetaudin mahdollisuutta (Tielaitos 1991, s.11).

Taulukko 5. Meluhaitan ja melutason välinen keskimääräinen riippuvuus (Lääkintöhallitus 1987, s.3).

Haitta	Melutaso
Yleinen häiriövaikutus, vaikutukset suorituskykyyn ym. psyykkiset vaikutukset	30 - 40 dB alkaen
Vaikutus pinnalliseen uneen	30 - 40 dB alkaen
Muutokset verenkierrossa ym. elintoiminnoissa	60 - 70 dB alkaen
Keskustelun, - häiriintyminen - estyminen	60 - 70 dB alkaen 80 - 90 dB alkaen
Kuuloaistin vioittuminen pitkäaikaisen altistumisen seurauksena	80 - 85 dB alkaen
Kipukynnys	120 - 130 dB

Ihminen kokee 8-10 dB:n muutoksen melutasossa melun kaksinkertaistumisena tai melun alenemisena puoleen entisestä. Vasta 2-3 dB:n melutason muutos koetaan havaittavana erona. (Tielaitos 1991, s.11)

Tutkimukset osoittavat jonkinasteisen yhteyden päivääjan ulkomelun ekvivalenttitason ja asukkaiden kokeman meluhäiriön merkittävyyden välillä riippumatta siitä, mitkä melun osatekijät asukkaita varsinaisesti häiritsevät (Tielaitos 1992a, s.23). Tosin ympäristöhaittojen häiritsevyys koetaan suurempana, kun ne vaikuttavat samanaikaisesti (esim. melu, värinä ja ilmansaasteet) (Tielaitos 1991, s.11).

Sallituista ympäristömelutasoista on olemassa kahdet ohjearvot. Terveystieteiden tutkimuskeskuksen mukaisessa päätöksenteossa sovelletaan lääkintöhallituksen ohjekirjettä 21/87. Valtioneuvoston päätöstä käytetään mm. liikenteen ja maankäytön suunnittelussa. (Melutyöryhmä 1992, s.6)

Ohjearvot on annettu A-painotettuina ekvivalenttitasoina erikseen ulko- ja sisätiloihin. Tämän lisäksi annetaan erikseen yö- ja päiväohjearvot, koska melun suurimpia haittoja ihmisen terveydelle on sen vaikutus uneen. Ihmiset myös kokevat melun häiritsevämpänä yöllä kuin päivällä. (Melutyöryhmä 1992, s.7)

Taulukko 6. Valtioneuvoston päätöksen 993/92 mukaiset melutason ohjearvot ulkona. Asuinalueiden yöarvoa 50 dB käytetään rakennetuilla alueilla ja arvoa 45 dB uusilla asuinalueilla. (Melutyöryhmä 1992, s.7)

	Päivällä	Yöllä
Asuinalueet ja virkistysalueet taajamissa	55 dB	50 / 45 dB
Virkistysalueet taajamien ulkopuolella	45 dB	40 dB
Yleiset alueet	-	-

Asuinalueilla tarkoitetaan pihojen oleskelualueita, terasseja ja parvekkeita. Virkistysalueilla tarkoitetaan loma-asuntoalueita, leirintäalueita, taajamien ulkopuolisia virkistysalueita sekä luonnonsuojelualueita.

2.2 Melun todentaminen

2.2.1 Melun laskenta

Suomessa tieliikennemelun laskentaan käytetään yhteispohjoismaista mallia (YM:n ohje 6/1993). Mallin avulla voidaan laskea tieliikenteen ekvivalentti A-painotettu äänenpainetaso sekä taajamissa että niiden ulkopuolella ja verrata saatuja tuloksia melulle annettuihin ohjearvoihin. Mallin pohjalta on kehitetty tietokoneohjelmia, jotka soveltavat mallin periaatteita ja laskentakaavoja. Tielaitoksessa käytetään TLMELU ja NBSTOY-ohjelmia. Laskennassa otetaan huomioon liikenteen määrä ja nopeus sekä maasto melulähteen ja tarkastelupisteen välillä. Laskentamallit pyrkivät antamaan vastauksen kysymykseen: mikä on melutaso tietyllä etäisyydellä melulähteestä tietyissä standardiolosuhteissa ?

Melutason selvittäminen laskemalla soveltuu seuraaviin tapauksiin (Ympäristöministeriö 1991, s.41):

- melutilannetta on selvitettävä laajalla alueella (esim. pääsuunta-vaihtoehdot)
- melulähdettä ei ole vielä rakennettu
- halutaan arvioida tulevaisuuden melutilanteita
- vertaillaan erilaisia melutasoon vaikuttavia tekijöitä (esim. linjaus- ja tasausvaihtoehtoja)
- halutaan arvioida suunniteltujen meluntorjunta-toimenpiteiden vaikutusta.

2.2.2 Melun mittaaminen

Tiensuunnittelussa laskenta ei aina yksinään riitä, vaan tarvitaan lisäksi mitauksia (Ympäristöministeriö 1991, s.41). Toisaalta mittaus voi myös olla laskennan vaihtoehto, jos laskentamallin tarvitsemia tietoja ei ole käytettävissä (Tielaitos 1993, s.7). Mittaamisen tarkoituksena on saada kattava ja luotettava kuva tutkittavasta melusta (Ympäristöministeriö 1991, s.52).

Melun mittausmenetelmillä tarkoitetaan meluna pidettävän äänen fysikaalisten ominaisuuksien selvittämisen lisäksi mittausarvojen laskennallista käsittelyä niin, että tuloksena saadaan meluhaittojen ja meluohjearvojen kanssa mahdollisimman hyvin korreloivia tunnuslukuja (Ympäristöministeriö 1989a, s.11).

Melun mittaamista käytetään, kun

- melulähteen ominaisuuksia ei tunneta
 - melutaso halutaan tietää muutamasta pisteestä tai rajatusta kohteesta
 - laskenta olisi työlästä esim. maaston monimuotoisuuden vuoksi.
- (Ympäristöministeriö 1991, s.41)

Suosittelvin tapa on mitata avoimessa paikassa. Se ei kuitenkaan aina ole mahdollista, koska mittaus tulisi ensisijaisesti tehdä sellaisessa paikassa, jossa normaalisti oleskellaan ja jossa melu häiritsee eniten. (Tielaitos 1993, s.12)

Jotta mittautulokset olisivat edustavia, on mittausolosuhteille asetettu muutamia vaatimuksia. Mittausaikana tuulen tulisi olla heikko (tieltä mittauspisteeseen päin), tienpinnan kuiva ja lumeton eikä ympäristön taustameluun pitäisi kuulua poikkeuksellisia ääniä. (Tielaitos 1993, s.11)

Mittausaikana liikenteen tulisi olla normaalia ja ennen kaikkea autojen määrän riittävä. Mittausta tulisikin jatkaa, kunnes otokseen sisältyy vähintään 50, mieluummin 100 autoa. Näin siksi, että ilman riittävää liikennettä mittautulos jää satunnaiseksi eikä tulos ole verrannollinen päiväajan meluohjearvoon. (Tielaitos 1993, s.11,12) Tarvittaessa on tehtävä liikennemäärän avulla mitattuun melutasoon korjaus, jotta saadaan ohjearvoon verrannollinen melutaso. Korjaus on tehtävä, jos mittausajan liikennemäärä ja koostumus eroavat selvästi päiväajan keskimääräisestä tuntiliikenteestä.

2.2.3 Mittaamisen ja laskennan vertailua

Melun mittausta ja laskentaa voidaan käyttää sekä yhdessä että erikseen. Melun mittauksella voidaan myös varmistaa laskentatuloksia vaikeissa tilanteissa. (Ympäristöministeriö 1991, s.41)

5 dB:n eroa mitatun ja lasketun melutason välillä ei voida pitää mitenkään poikkeuksellisenä. Ruotsissa tehdyt mittaukset osoittavat, että 75 %:ssa tapauksista lasketun ja mitatun äänitason välinen ero on pienempi kuin ± 2 dB. (Ympäristöministeriö 1993, s.69,80) Laskentamallin tulosten tarkkuus on 3-4 dB.

Ellei mittareiden tarkkuutta tiedetä, voidaan tarkkuusäänitasomittareiden osoittaman lukeman tarkkuutena pitää $\pm 1-2$ dB:ä ja äänitasomittareiden tarkkuutena $\pm 3-4$ dB:ä (Lääkintöhallitus 1987, s.17).

3 IMMISSIOKORVAUSTEN MÄÄRÄÄMISPERUSTEISTA

3.1 Immissiokorvausten juridisista perusteista

Tietoinituksissa haettavat ja määrättävät korvaukset voidaan jakaa kohteen-, haitan- ja vahingonkorvauksiin. Toisaalta korvaukset voidaan jakaa myös viran puolesta määrättäviin ja asianosaisen vaatimuksesta määrättäviin korvauksiin. Immissiokorvaukset ovat asianosaisen vaatimuksesta tielain 62 §:n 5 kohdan nojalla määrättäviä haitankorvauksia.

Tielain 62 §:n 5 kohdan mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus saada tienpitäjältä korvaus vahingosta tai haitasta, joka aiheutuu kiinteistölle tien ... käyttämisestä tai ... liitännäisalueen käyttämisestä. Tämä kohta on ollut tielaissa sen säätämisestä saakka, vaikka immissiokorvauksia on maksettu vasta 1970-luvulta lähtien. Aiemmin on korvattu harkinnan perusteella kiinteistön arvon aleneminen, johon on epäilemättä vaikuttanut myös liikennemelu (Löfstedt 1978, s.49).

Tielakia koskevassa komiteanmietinnössä (KM 1952/5) todetaan, että jäljellä olevaan kiinteistöön kohdistuva haitta, joka aiheutuu tien käyttämisestä, voi joutua korvattavaksi. Esimerkiksi jos tie on tehty lähelle asuinrakennusta, haitta voi syntyä liikenteen aiheuttamasta pölystä, kolinasta yms. Jos jäljelle jääneen kiinteistön arvo tästä syystä huomattavasti alenee, kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvausta. (Komiteanmietintö 1952, s.144-145) Ruotsinkielisessä versiossa kolina on korvattu sanalla buller, joka tarkoittaa melua (Löfstedt 1978, s.50). Tielaki säädettiin immissiohaittoja koskevilta osiltaan mietinnön mukaisena.

Haitankorvausta maksetaan tiealueen ulkopuoliseen alueeseen kohdistuvista käyttörajoituksista (joina voidaan pitää immissiohaittoja) sekä omaisuuden siirroista ja poistamisista, jolloin tapahtuu käyttö- tai vallintavallan rajoittamista. (Hollo 1984, s.266-267)

Tien läheisyyden aiheuttamien haittojen korvaamiseen on suhtauduttava varauksellisesti (Hollo 1984, s. 273). Tielain mukainen korvausvelvollisuus on periaatteessa täyden korvauksen mukainen. Pääsäännön mukaan korvausvelvollisuus syntyy vain määritellyissä tapauksissa. Tielain 62 §:n 1-4 kohdat kattavat tyypillisimmät edunmenetykset, minkä lisäksi sen 5 kohta mahdollistaa vastaavanlaisten haittojen korvaamisen. (Hollo 1984, s.265)

Tielain 62 §:n 5 kohdassa "on kysymys korvauksesta, jota ei sisällytetä tieoikeudesta tai tienpitäjän käyttöoikeudesta annettavaan kohteenkorvaukseen eikä jäännösomaisuudesta annettavaan haitankorvaukseen eikä liioin siihen haitankorvaukseen, joka aiheutuu esim. kiinteistöjen tieyhteyksien hankaloitumisesta. Vahingon tai haitan tulee siis aiheutua kiinteistölle mainituista tietojenpiteistä." (Hollo 1984, s.277)

"Immissiohaitta tulee korvattavaksi, jos se vaikuttaa kiinteistön arvoa alentavasti. Tässä suhteessa käytäntö ei ole vakiintunut eikä pakkotoimisäännösten suhdetta immissiokorvauksiin ole riittävästi tutkittu. Korvaus tulee tielain

62 § 5-kohdan nojalla maksettavaksi aina, kun häiriönlähde on lähellä kiinteistöä ja arvonalennus olisi sanottavaa suurempi, mikäli kyseinen alue olisi tieoikeuden kohteena." (Hollo 1984, s.279)

KKO 13.6.1975 n:o 909: Kiinteistön arvon alentuminen mm. tiealueen läheisyyden vuoksi oikeuttaa korvaukseen 62 § 5-kohdan nojalla.

KKO:n päätös 1979 II 24 koskee tietoinimittusta, jossa toimitusmiehet olivat määränneet haitankorvauksia kiinteistön arvon alenemisesta. Maa-oikeus oli korottanut näitä korvauksia nimenomaan meluhaitan ja liikenteen aiheuttaman jatkuvan haitan vuoksi. KKO:n päätöksen mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvausta sen vuoksi, että hänen kiinteistönsä arvo on alentunut melu- tai muun sen kaltaisen häiriön johdosta.

Päätöksessään 1980 II 28 KKO määräsi tienpitoaineuksen ottamisen yhteydessä menetetyistä rantamaiseman kauneusarvosta korvausta tienpitoainesta määrätyn korvauksen lisäksi.

Komiteanmietinnöstä (1952/5) käy selvästi ilmi, että tielakia säädettäessä tien käytöstä aiheutuvat immissiohaitat on tarkoitettu korvattaviksi. Hollon kanta immissiokorvauksiin on myönteinen, joskin varauksellinen. Edelleen korkein oikeus on ottanut myönteisen kannan immissio- ja immissionluonteisten haittojen korvaamiseen. Immissiokorvausten määräämistä sinänsä on pidettävä perusteltuna ja lain edellyttämänä.

3.2 Subjektiivisista arvoista korvausta määrättäessä

Tielain 62 §:n perusteluiden mukaan alueen luovutusta korvattaessa ei oteta huomioon arvoa, joka kiinteistöllä on tietylle omistajalle yksinomaan henkilökohtaisista syistä. (Komiteanmietintö 1952, s.144) Vaikka henkilökohtaisiin syihin perustuvaa arvoa ei mainita uudelleen haitan tai vahingon korvausten yhteydessä, tarkoitus on epäilemättä ollut saman periaatteen käyttäminen myös silloin.

Subjektiiviset menetykset eivät yleensä kuulu pakkotoimikorvausten piiriin vaan korvaukset pyritään arvioimaan objektiivisin, keskimääräisin kriteerein (Hollo 1984, s.265 ja 1991, s.722).

Edellä esitetyn perusteella voidaan päätellä subjektiivisten arvojen olevan ilmiselvästi korvattavien arvojen ulkopuolella. Kuusiniemen mukaan subjektiivisten vahinkojen ja haittojen korvattavuus olisi mahdollista NaapL:n perusteella (Kuusiniemi 1993, s.56-57).

3.3 Tien sijainnin muutoksesta

Tien tekemisestä tai käyttämisestä aiheutuvana haittana tai vahinkona ei voida pitää sellaista vahinkoa, joka kiinteistölle aiheutuu ennestään olevan yleisen tien lakkauttamisesta tai siirtämisestä kiinteistölle epäedulliseen paikkaan. (Komiteanmietintö 1952, s.145) Tien suunnan tai sijainnin muuttumisesta johtuvaa haittaa ei korvata, koska kenelläkään ei ole suojattua oikeutta tien läheisyyteen (Hollo 1984, s.272).

Tien siirtymisen kauppaliikkeelle, huoltoasemalle yms. aiheuttamaa kiinteistön arvon alentumista ja taloustuloksen heikkenemistä ei korvata (Kiinteistöopin laboratorio 1992c, s.4,5).

Em. periaatetta ei kuitenkaan pitäisi soveltaa silloin, kun haitta muodostuu toisiin kiinteistöihin tai yrittäjiin nähden poikkeuksellisen suureksi. Tämä perustuu tasapuolisuudesta ja kohtuullisuudesta johtuvaan suojaan sellaisia vaikutuksia vastaan, jotka aiheuttavat asianomaisen taloudellisessa asemassa selvän ja sellaisena kohtuuttoman edunmenetyksen. (Hollo 1984, s.272)

KKO:n päätöksen 5.12.1967 n:o 2961 mukaan tien sijainnin muuttuessa tienpitäjä ei ole velvollinen korvaamaan vanhan tien varrella olevalle yritykselle aiheutunutta tulon menetystä.

3.4 Maata luovuttamattomien korvauksen saantimahdollisuudesta

Itse tienrakennustyön aiheuttamasta vahingosta tai haitasta on tielain valmistelutöiden mukaan oikeus saada korvausta ainakin silloin, kun kiinteistö on luovuttanut maata. (Komiteanmietintö 1952, s.145) Tien käyttämisestä aiheutuneiden haittojen korvausta koskevan komiteanmietinnön kohdan sanamuoto "jäljelle jääneen kiinteistön" arvon alenemisen korvaamisesta viittaisi alueluovuttajiin. Muille kuin alueluovuttajille korvaamista ei mainita. (Komiteanmietintö 1952, s.144-145)

Tielaista ei selvästi ilmene, voiko itsenäisesti määrättävä immissiokorvaus tulla kysymykseen kiinteistöille, joilta ei ole luovutettu lainkaan alueita tietarkeituksiin (Hollo 1991, s.738). Periaatteellista estettä ei ole, joskin tämä seikka voi vaikuttaa arviointitapaan (esim. prioriteettiperiaatteen merkityksen osalta) (Hollo 1984, s.278-279). Edelleen myönteistä kantaa puoltaa "se, että sijainniltaan samankaltaiset alueet voisivat esim. meluhaitan korvattavuuden osalta joutua eriarvoiseen asemaan sellaisen muodollisen syyn vuoksi, jolla ei ole loogista yhteyttä immissiohaitan siedettävyyteen." (Hollo 1991, s.738)

KKO:n päätöksen 1977 II 46 mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus tien käytöstä aiheutuvan haitan korvaukseen, vaikka kiinteistö ei olisikaan luovuttanut maata tietä varten. Vaikka muita myönteisiä KKO:n päätöksiä asiasta ei ole, voidaan kielteisten päätösten puuttuessa tätä päätöstä pitää ennakkotapauksena.

Komiteanmietinnön mukaan korvausta immissiohaitoista saisivat vain alueluovuttajat. Tosin aluetta luovuttamattomilta ei korvausta suoranaisesti evätkään. Hollon mukaan tasapuolisuuden vuoksi olisi syytä maksaa korvauksia myös muille kuin alueluovuttajille, eritoten kun periaatteellista estettä ei ole. Korkein oikeus on myös ottanut myönteisen kannan tieoikeuden kohdealueen ulkopuolisille korvaamiseen. Voidaan siis todeta immissiohaittojen korvaamisen muille kuin alueluovuttajille olevan perusteltua.

3.5 Erityisen oikeuden haltijan oikeudesta korvaukseen

Erityisen oikeuden haltija on oikeutettu korvaukseen suoraan tielain 71 §:n nojalla. Pykälän mukaan korvauksia käsittelevän luvun säännöksiä on sovellettava vastaavasti nautinta-, rasite- ja muun niihin verrattavan erityisen oikeuden haltijaan.

Myös määräalan omistajalla on oikeus korvaukseen. Edellytyksenä tietenkin on, että oikeus on näissä tapauksissa syntynyt ennen tiestä johtuvan haitan aiheutumista. (Hollo 1984, s.277)

Sekä erityisen oikeuden haltijalla että määräalan omistajalla on siis yhtäläinen oikeus immissiohaitan korvaukseen kuin kiinteistön omistajalla. Korvauksen saa yleensä kokonaisuudessaan kiinteistön haltija, esim. vuokratontilla asuva vuokralainen eikä vuokranantaja.

3.6 Sietokynnyksestä

3.6.1 Yleistä

Yhteiskunnassa on useita esimerkkejä palveluiden sivutuotteina tulevista haitoista. Lämpövoimala voi tuottaa päästöjä, liikenne aiheuttaa melua ja muita immissioita jne. Sen, kuinka paljon näitä haittoja on siedettävä, määrittelee sietokynnys.

"Yleensä ottaen kaupungistuminen ja teollisen toiminnan leviäminen aiemmin rauhallisille alueille edellyttää jonkinasteista sietämisvelvollisuutta. Jos haitta on yleinen vastaavissa oloissa muutoin, sietovelvollisuus on olemassa vaikkei ko. alueella toimintaa vielä olisikaan. Tällaisia ovat tyypillisesti uuden tien aiheuttamat haitat tiettyyn rajaan saakka." (Kuusiniemi 1993, s.65) Sietämisvelvollisuuden rajaa etsittäessä apuna ovat julkisoikeudelliset immissio-ohjearvot. Ne eivät kuitenkaan suoraan osoita sietokynnystä. (Kuusiniemi 1993, s.66) Sietokynnyksen osoittaminen on poliittinen ja arvostuksellinen kysymys (Kuusiniemi 1993, s.47).

Julkisoikeudellisten ohjearvojen tarkoituksena on ylläpitää terveyden kannalta siedettävää ympäristöä. Sietokynnys on yksityisoikeudellinen käsite ja esim. NaapL:n mukaan sietokynnys määräytyy kiinteistökohtaisesti, kun rasitus on pysyvää ja kohtuutonta. Ohjearvot ja sietokynnys eivät siis ole täsmälleen samoja asioita eivätkä ohjearvot suoraan osoita sietokynnystä, vaan ovat apuna sietokynnystä määritettäessä.

Sietovelvollisuuden rajoista on olemassa sekä maa-oikeuden että korkeimman oikeuden päätökset. Korkein oikeus katsoi päätöksessään 25.6.1990 n:o 1868 sellaisen kiinteistöltä vallitsevan tiemelun, joka ylittää lääkintöhallituksen suosittaman 55 dB alentavan kiinteistön arvoa. Kiinteistön omistajalla on tällä perusteella oikeus saada tienpitäjältä korvausta kiinteistön arvon alenemisesta.

Pohjois-Suomen maa-oikeus on puuttunut melukorvausten määräämisperiaatteisiin päätöksissään diaarinumerot 52/92 (4.2.1992) ja 73/92 (4.2.1993).

Oulun ohittavaa moottoriliikennetietä koskevassa tietöimituksessa oli päätetty nostaa taajama-alueella korvauskynnys 60 dB:iin yleisimmin käytetyn 55 dB:n sijasta. Maaoykeus muutti toimitusmiesten päätöstä siten, että korvauskynnyksenä käytettiin 55 dB ja korvausprosenttien määrityksessä käytettiin uudempaa Halomon tutkimusta Heinosen diplomityön sijaan.

Korkein oikeus piti päätöksessään sietokynnyksenä lääkintöhallituksen ohjearvoa 55 dB:ä. Maaoykeus otti kannan, ettei edes taajamassa tarvitse kärsiä julkisoykeudelliset ohjearvot ylittävää melua korvauksesta. Ilmeisesti sietokynnys tulee jatkossakin noudattamaan ohjearvoja, mikä on kohtuullista ottaen huomioon, että ohjearvot alittavakin melu voi pitkäaikaisena vaikuttaa ihmisten terveyteen (Kuusiniemi 1993, s. 48).

3.6.2 Haitan huomattavuudesta

Sietokynnyksen määrittämiseen voidaan liittää myös markkamäärältään pienien korvausten kritisointi. Jos haitta korvataan tuhannella markalla, voidaan ko haittaa pitää huomattavana ja toisaalta onko haitta tällöin niin pieni, ettei voida katsoa sietokynnyksen kuitenkaan ylittyneen.

Tielain valmistelutöiden mukaan tien käyttämisestä jäännöskiinteistölle aiheutuva haitta voidaan korvata, jos haitta on **huomattava**. (Komiteanmietintö 1952, s.144-145)

"Immissiohaitta tulee korvattavaksi, jos se vaikuttaa kiinteistön arvoa alentavasti. Pääsääntöisesti on kuitenkin lähdettävä siitä, ettei tien aiheuttama maiseman rumentuminen tai liikennemelukaan oikeuta korvaukseen silloin, kun vaikutus omaisuusarvoon ei ole sanottava tai - mikä johtuu jo suoraan laistakin - tien läheisyys hyötynä hyvittää immissiona ilmenevän haitan. Nykyisin ei voida lähteä siitä, että tienpitäjä joutuisi korvausvelvolliseksi kaikkia niitä kohtaan, jotka kärsivät vähänkin, ehkä taloudellistakin vahinkoa." (Hollo 1984, s.278-279)

Haitan vaikutus määritellään verraten suureksi, jotta korvausvelvollisuus syntyy. Voidaanakin kyseenalaistaa markkamäärältään pienien immissiokorvausten laillisuus varsinkin, jos korvaus vastaa hyvin vähäistä osaa jäännöskiinteistön arvosta (esim. alle prosentti). Toisaalta jos sietokynnyksenä pidetään ohjearvon mukaista 55 dB:ä ja kiinteistö saa korvauksena 56 dB:n melutasosta 3000 mk, niin 55 dB:n sietokynnys on ylittynyt. Sitä, kuinka selvästi sietokynnys ylittyi, voidaan kritisoida. Koska melun mittauksen ja laskennan tarkkuus on n. ± 3 dB, eikä ihminen kukaan erota alle 3 dB:n muutoksia, ei pienillä desibelieroilla voida olla varmoja sietokynnyksen ylittymisestä.

3.6.3 Etäisyys

Sietokynnyksen ylittymiseen vaikuttavat useat osatekijät, joita ovat mm. melutaso ja etäisyys melulähteestä. Melutaso ei alene suoraan etäisyyden kasvassa, vaan siihen vaikuttavat esim. maastomuodot. Korvattavuuden kannalta tärkeintä on sietokynnyksen ylittyminen. Seuraavassa tarkastellaan kiinteistön etäisyyttä tiestä ja sen mahdollista vaikutusta korvattavuuteen.

Tielakia koskevassa komiteamietinnössä ei oteta kantaa tien ja haitasta kärsivän kiinteistön väliseen etäisyyteen muuten kuin tien käyttämisestä aiheutuvaa haittaa valaisevassa esimerkissä. Esimerkin mukaan korvattavaa haittaa voi syntyä, jos tie rakennetaan "lähelle" asuinrakennusta. (Komiteamietintö 1952, s.144-145)

"Korvaus tulee tielain 62 § 5-kohdan nojalla maksettavaksi aina, kun häiriön lähde on lähellä kiinteistöä ja arvonalennus olisi sanottavaa suurempi, mikäli kyseinen alue olisi tieoikeuden kohteena" (Hollo 1984, s.278-279).

Sen paremmin komiteamietinnössä kuin korkeimman oikeuden tapauksissa ei ole otettu tarkkaa kantaa tien ja korvattavaa haittaa kärsivän kiinteistön väliseen maksimietäisyyteen. Myös Hollo puhuu asiasta yleisesti käyttäen sanaa "lähellä". Varovaisuus on ymmärrettävää, koska haittojen merkitys ja niistä kärsiminen ovat riippuvaisia niin erilaisista tekijöistä (esim. maasto, taajama vai maaseutu), että haitoista kärsiminen on ratkaistava tapauskohtaisesti. Edes ohjeellisia arvoja maksimietäisyyksille on mahdoton antaa.

Tien parantamisen ja nopeusrajoituksen kasvun myötä lisääntyvä melu kuuluu myös korvattaviin haittoihin. Kuusiniemen mukaan kohtuullisuusharkinnassa käytetyistä "tavanomaisuuskriteereistä ei pidä johtaa oikeutta asteittain lisätä ympäristön pilaantumisen tasoa korvausvelvollisuuden syntymättä" (Kuusiniemi 1993, s.67). Korvausvelvollisuus syntyy tosin vasta kun muutos on merkittävä.

3.7 Naapurusoikeudellisten periaatteiden vaikutuksesta

Immissiokieltojärjestelmään liittyvät vanhastaan sietovelvollisuus ja prioriteettiperiaate. Korvausvelvollisuutta ei synny, jos haittaa voidaan pitää tavanomaisena tai jos haitankärsijä on muuttanut paikalle myöhemmin kuin haitan lähde. (Hollo 1991, s.718)

Clas Löfstedt määritteli v.1978 tielain mukaan korvattaessa immissiohaitan korvattavuuden ehdoiksi NaapL:n 17 §:n mukaan oleellisuus-, paikkakuntatavallisuus- ja yleistavallisuusvaatimukset sekä aikaprioriteettiperiaatteen (Löfstedt 1978, s.52-53).

Sietokynnyksen arviointi perustuu olennaisuus- ja tavanomaisuusperiaatteille. Olennaisuusnäkökohta perustuu haitan merkityksellisyydelle ja tavanomaisuusnäkökohta haitan ennakoitavuudelle. (Kuusiniemi 1993, s.62-63) Sietokynnys osoittaa korvauksetta siedettävän haitan määrän. Omavastuuta se sen sijaan ei merkitse, vaan kun haitta ylittää kynnyksen, koko haitta korvataan. (Kuusiniemi 1993, s.59)

Immissiokorvauksissa noudatetaan samankaltaisia arviointiperusteita kuin NaapL:n mukaan haittaa korvattaessa, koska tie voidaan katsoa melua tms. tuottavaksi laitokseksi (Hollo 1991, s.738).

Ympäristövahinkolain perusteluiden mukaan meluhaittaa korvattaessa on sovellettu naapurusoikeudellisia vastuuperusteita ja tämä käytäntö tulee jatku-
maan lain tultua voimaan (Hallituksen esitys 1992, s.30). Tosin

aikaprioriteettiperiaatteen merkitys verrattuna naapuruussuhdelakiin vähenee. Aikajärjestyksen huomioiminen tulee olemaan vain osa kokonaisharkintaa. (Hallituksen esitys 1992, s.24)

Laki eräistä naapuruussuhteista on vaikuttanut immissiohaittojen arviointiin ja korvaamiseen ainakin siinä suhteessa, että laista on "lainattu" pääperiaatteet eli sietämisvelvollisuus ja aikaprioriteetti. Myös tulevaisuudessa näiden periaatteiden käyttö tulee jatkumaan, tosin ympäristövahinkolain mukaisena, jolloin aikaprioriteettiperiaatteen merkitys vähenee. Sietovelvollisuus saattaa kasvaa kaupungistumisen levitessä.

3.8 Valtioneuvoston päätöksen vaikutuksesta

Lääkintöhallituksen yleiskirje 1551/73 on ensimmäinen Suomessa terveydenhoitolain nojalla annettu melutasoja koskeva yleiskirje. Tämä yleiskirje uusittiin vuonna 1979 yleiskirjeeksi 1676/79, josta sisältöä muuttamatta tehtiin ohjekirje vuonna 1987 (ohjekirje 21/87). Melutasojen ohjearvot perustuvat mm. Maailman terveysjärjestön (WHO) suosituksiin sekä terveydenhoitolain tarkoittamaan terveydelliseen haittaan. Ohjearvot perustuvat terveydelle haitalliseen meluun, ne eivät ota huomioon viihtyvyystekijöitä tai melua häiriötekijänä. (Aurola 1985, s. 38)

Viimeisimmät ohjearvot on annettu valtioneuvoston päätöksessä vuonna 1992. Lääkintöhallituksen ohjekirjeen rinnalle annettiin valtioneuvoston päätös sen jälkeen kun julkisesti esitettiin meluntorjunnan mahdollisuuksien paranevan, jos ohjearvot annettaisiin erityisellä lailla (siltä osin kuin mahdollista). (Aurola 1985, s.51) Tosin valtioneuvoston päätöksen perusteluiden mukaan melutasoa koskevat arvot annetaan ohjeina, jotka eivät ole luonteeltaan sitovia (Melutyöryhmä 1992, s.8).

Valtioneuvoston päätös on annettu meluntorjuntalain 9 §:n nojalla (Melutyöryhmä 1992, s.4). Päätöksen tavoitteena on luoda terveellinen ja viihtyisä elinympäristö ilman meluhaittoja. Siellä, missä melusta on haittaa, pyritään parantamaan ympäristön tilaa ja toisaalta meluttomilla, ts. ohjearvot alittavilla alueilla tilanne pyritään säilyttämään. (Melutyöryhmä 1992, s.5)

Terveydenhoitolain mukaisessa päätöksenteossa sovelletaan edelleen ohjekirjettä 21/87. Valtioneuvoston päätöstä käytetään 1 §:ssä luetelluissa tehtävissä, joita ovat esim. liikenteen ja maankäytön suunnittelu. (Melutyöryhmä 1992, s.6) Päätöksen täytäntöönpanossa on kiinnitettävä huomiota erityisesti eroihin, joita on meluntorjunnan järjestämisen edellytyksissä uusien ja jo käytössä olevien melulähteiden tai melun kohteiden välillä (Melutyöryhmä 1992, s.5).

Ohjearvot on annettu A-painotettuina ekvivalenttitasoina, sillä A-painotus sopii parhaiten pitkäaikaisen ja vaihtelevan melun merkityksen arviointiin. Melutason ohjearvot on annettu erikseen ulko- ja sisätiloihin. Tämän lisäksi annetaan erikseen yö- ja päiväohjearvot, koska melun suurimpia haittoja ihmisen terveydelle on sen vaikutus uneen. Ihmiset myös kokevat melun häiritsevämpanä yöllä kuin päivällä. (Melutyöryhmä 1992, s.7)

Asumiseen käytettävillä alueilla ulkotiloilla tarkoitetaan pihojen oleskelualueita, terasseja ja parvekkeita. Näille alueille annettu päiväohjearvo 55 dB on Maailman terveysjärjestön ympäristöterveyden meluselvityksen mukaan suurin arvo, jonka ympäristömelun haittojen ja häiriöiden huomioon ottaminen sallii. (Melutyöryhmä 1992, s.7) Yöarvona käytetään rakennetuilla alueilla 50 dB ja uusilla asuinalueilla 45 dB. Loma-asuntoalueilla ja virkistysalueilla, joita ovat esim. telttailuun ja ulkoiluun varatut alueet sekä luonnonsuojelualueet, sovelletaan tiukempia arvoja: 45 dB päivällä ja 40 dB yöllä. (VNp 993/92 2 §)

Sisäohjearvot ovat päivällä 35 dB ja 30 dB yöllä, paitsi liike- ja toimistotiloissa päiväarvo on 45 dB eikä yöarvoa käytetä. Opetus- ja kokoontumistiloille ei myöskään käytetä yöarvoa. Jos melussa on hetkellisiä huippuja tai selvästi kuultavia soivia ääniä, mittaustulosta korjataan lisäämällä 5 dB. (Melutyöryhmä 1992, s.7,8)

Ohjearvojen perustelut eivät ole vuosien varrella muuttuneet paljoakaan. Ohjearvot ovat 1970-luvulta lähtien perustuneet WHO:n määrittelemiin terveyden kannalta korkeimpiin arvoihin (Lääkintöhallitus 1973, s.1, 11-12). Samoin impulssiäänien korjaus on ollut ensimmäisistä arvoista saakka 5 dB (Lääkintöhallitus 1973, s.4, Lääkintöhallitus 1987, s.8). Jatkuva samanarvoinen äänitaso L_{Aeq} mainittiin yleiskirjeessä 1551/73, mutta se vahvistettiin melun ainoaksi mittaussyksiköksi yleiskirjeessä 1676/79 (Pesonen 1980, s.7).

Yleiskirjeellä 1676/79 pyrittiin parantamaan oikeusturvaa lisäämällä melututkimuksen luotettavuutta. Nimenomaan tämän vuoksi yleiskirjettä ehdotettiin noudatettavaksi päätöksenteossa. (Pesonen 1980, s.3,10) Valtioneuvoston päätöksessä tai sen perusteluissa ei anneta ohjeita mittaamisen suoritukselta, koska ympäristöministeriö on julkaissut mittaamista koskevat ohjeet. Edellisiin verrattuna nykyisissä ohjearvoissa on uutta nimenomaan se, että VNp on tarkoitettu maankäytön suunnitteluun. (Melutyöryhmä 1992, s.6)

Taulukko 7. Taulukkoon on kerätty eri aikoina annetut melun ohjearvot ulkona. I tarkoittaa lääkintöhallituksen yleiskirjeessä 1551/73 annettuja arvoja. II tarkoittaa edelleen terveydenhoitolain mukaisessa päätöksenteossa sovellettavaa ohjekirjettä 21/87. III on VNp 993/92. Asuinalueiden yöarvoissa on voimassa olevissa ohjearvoissa eroteltu jo rakennettu alue / uusi alue. Virkistysalueille sovelletaan taajamissa arvoa 55 dB ja maaseudulla 45 dB.

	I dB	II dB	III dB
Asuinalueet			
- päivällä	55	55	55
- yöllä	-	- / 45	50 / 45
Virkistysalueet			
- päivällä	45	45	55 / 45
- yöllä	35	40	40
Yleiset alueet			
- päivällä	60 -70	55	-
- yöllä	60	-	-

Taulukosta selviää, että asuinalueiden päivän arvo on pysynyt samana koko ajan. Yöarvo uusille asuntoalueille ei ole muuttunut vuoden 1979 jälkeen kun taas rakennetuille asuinalueille annettiin ensimmäistä kertaa valtioneuvoston päätöksessä ohjearvo. Virkistysalueiden päiväarvo ollut koko ajan sama, mutta yöarvoa nostettiin (35 dB:stä 40 dB:iin) vuonna 1979, jonka jälkeen se on pysynyt samana. Yleisten alueiden päiväarvo laski vuonna 1979, samalla kun yöarvo poistui. Valtioneuvoston päätöksessä ei ole annettu yleisille alueille arvoja ollenkaan.

Yöarvojen puuttumista ei perustella yleiskirjeessä 1551/73. Sen sijaan yleiskirjeen 1676/79, myöhemmän ohjekirje 21/87:n mukaan asuntoalueille ei annettu yöajan melutasoa, koska useimpien ihmisten katsottiin olevan yöllä sisätiloissa ja asuntoalueiden yömelutasoa valvotaan sisäohjearvolla. (Pesonen 1980, s.9) Edelleen yleiskirjeen mukaan rakennetulla taajama-alueella liikenteelle voitiin sallia korkeampia meluarvoja, jos melutasoa eesim. liikennejärjestelyin voitu kohtuullisin kustannuksin alentaa (Lääkintöhallitus 1987, s.8). Tämän periaatteen noudattamista on jatkettu myös valtioneuvoston päätöksessä (Melutyöryhmä 1992, s.7).

Vaikka valtioneuvoston päätös onkin tarkoitettu suunnitteluun, voi meluhaittakorvausten määrittämisessäkin käyttää päätöksessä annettuja ohjearvoja; samoja ohjearvoja käyttäen tien suunnittelukin tapahtuu. Varsinaiset melun ohjearvot eivät ole päätöksen myötä muuttuneet, eivät edes sitovuutensa suhteen. Rakennetuille alueille määrättiin aiemmasta poiketen yöohjearvo (50 dB). Tämäkään ei todennäköisesti vaikuta meluhaittakorvauksiin, sillä ko. korvausten kynnyksenä käytetään yleensä päiväarvoa.

Näin ollen se seikka, että melutason ohjearvot on annettu valtioneuvoston päätöksenä aiemman lääkintöhallituksen ohjekirjeen sijaan tuskin tulee muuttamaan meluhaittakorvausten määrittämistä.

Vaikka lääkintöhallituksen ja valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot eivät ole sitovia, on päätöksillä eroa oikeudellisessa mielessä. VN:n antaminen on meluntorjuntalaissa edellytetty ja sen käyttöala on suppeampi kuin lääkintöhallituksen ohjekirjeen. Ohjekirje on lakiin perustumattomana hallintoviranomaisen ohjeena oikeudelliselta statukseltaan heikompia kuin valtioneuvoston päätös.

3.9 Korvausvaatimuksen markkamääräisyydestä

Korvausvaatimus saatetaan hylätä sekä oikeudellisilla (vaatimus ei perustu korvausvelvollisuuteen) että asiallisilla syillä (menetys jäänyt toteen näyttämättä). "Siten immissiohaitan korvaamatta jättäminen ei välttämättä tarkoita, ettei se kuuluisi korvausvastuun piiriin sinänsä, vaan että saadun selvityksen perusteella ei kyseistä vahinkoa tai haittaa voida katsoa korvausvelvollisuuteen asti syntyneen." (Hollo 1984, s.272)

Vaikka Suomen vahingonkorvausoikeuden pääperiaatteet koskevat tuottamusvastuuta, jota tielain mukainen immissiokorvausvastuu ei ole, voidaan markkamääräistä vaatimusta perustella niiden avulla. Näitä periaatteita ovat: vahingon kärsineellä on velvollisuus näyttää toteen sekä korvattavan

vahingon tapahtuminen, että vahingon ja vahingon aiheuttaneen tapahtuman syy-yhteys. Lisäksi korvauksenvaattijan on pääsääntöisesti näytettävä toteen vahinkonsa määrä. (Routamo-Hoppu 1988, s.302-303)

Vahingon määrän todistelua on vahingonkorvausoikeuden osalta helpotettu OK 17:6:ssa nimenomaisella säännöksellä siten, että ellei ole saatavissa riittävää näyttöä korvauksen määrästä tai se on vain vaikeuksien hankittavissa, tuomioistuimien voi arvioida vahingon kohtuuden mukaan. Ellei korvauksenvaattija voi todistaa tappion määrää, voidaan korvausta silti tuomita arvion perusteella, kun vain uskotaan, että tappiota on syntynyt. (Routamo-Hoppu, s.302-303)

Markkamäärän puuttuminen korvausvaatimuksesta ei kuulu oikeudellisiin syihin. Jos toteen näyttämistä tulkittaisiin erittäin ankarasti ja ajateltaisiin melun sietokynnyksen ylittymisen toteen näyttämisen olevan haitankärsijän tehtävä, niin vaatimus voitaisiin hylätä asialliseen syyhyn vedoten. Melun mittaaminen vaatii kuitenkin erikoislaitteita ja erityisesti ennen tien rakentamista olleen melutason toteen näyttäminen on suorastaan mahdotonta.

Vahingonkorvausoikeudessakin toteen näyttämistä on helpotettu, jos näyttö on vain vaikeuksien hankittavissa ja melun mittaamista voidaan hyvällä syyllä pitää tällaisena tilanteena. Ns. pakkotoimikorvaukset eivät kuitenkaan kuulu vahingonkorvausoikeuteen, vaikka vahingonkärsijä onkin oikeutettu vaatimaan korvausta myös arvon alennuksen perusteella VahL 5:5 nojalla (Routamo-Hoppu 1988, s.267, 270).

Kaiken kaikkiaan vahingonkorvausoikeuden pääperiaatetta "kärsijän on tiedettävä kärsimänsä haitan määrä" ei voida soveltaa meluhaitan korvauksiin, koska melun mittaaminen vaatii asiantuntemusta, jota tavallisilta kansalaisilta ei voida vaatia.

Ympäristövahinkojen korvaamisesta annetun lain mukaan vahingonkorvauslain säännöksiä tullaan soveltamaan silloin, kun ympäristövahinkolaista ei muuta johdu. Näitä ovat mm. kohtuullistamista, korvausvastuuta ja vanhentumisaikaa (10 v vahingon kärsimisestä) koskevat säännökset. (Hallituksen esitys 1992, s.22) Ympäristövahinkolain voimaantulon jälkeen tullaan esim. tielain mukaisissa toimituksissa soveltamaan lievempää näyttövelvollisuutta kuin aiemmin (Hallituksen esitys 1992, s.23).

Näin ollen meluhaitasta kärsivillä tulee periaatteessa olemaan entistä lievempi velvollisuus näyttää toteen kärsimänsä melun taso ja samalla kärsimänsä haitan määrä. Nykyisenkään menettelyn mukaan haitankärsijän ei yleensä tarvitse osoittaa kärsimänsä melun tasoa. Tämä taas merkitsisi, ettei korvauksenhakijan tulevaisuudessakaan tarvitse kyetä sanomaan kärsimänsä haitan markkamääräistä arvoa.

3.10 Ympäristövahinkolain vaikutuksesta tietoituksessa esitettäviin korvausvaatimuksiin

Kesäkuun 1995 alusta voimaan tulevan ympäristövahinkolain perusteella korvataan mm. melun, värinän, säteilyn, valon, lämmön tai hajun aiheuttamat

vahingot ympäristössä. (1 § 1 mom 2-kohta) Jotta vahinko korvataan, täytyy sen syntyä tietyllä alueella tapahtuvan toiminnan aiheuttamasta ympäristömuutoksesta tai häiriöstä. Aluesidonaisuudesta seuraa, että esim. tieliikenteen aiheuttamista vahingoista ei ole vastuussa yksittäinen tien käyttäjä vaan tienpitäjä. (Hallituksen esitys 1992, s.19,34)

Esityksen mukaan ei ole tarkoituksenmukaista erottaa ympäristövahinkojen korvaamista lain 12 §:ssä mainittujen lakien (esim. tielaki) mukaisten erityismenettelyjen ulkopuolelle. Sen sijaan näissä laeissa olevia korvausperusteita tullaan käyttämään yhdessä ehdotetun lain säännösten kanssa. Tämä mahdollistaa mm. sellaisen käytännön jatkumisen, että meluhaittaa korvattaessa sovelletaan naapuruusoikeudellisia vastuuperusteita. (Hallituksen esitys 1992, s.30)

Ennen ympäristövahinkolain voimaantuloa harjoitetusta toiminnasta aiheutunut vahinko korvataan aiemman lainsäädännön mukaan, vaikka vahinko ilmeni vasta lain voimaantulon jälkeen. Jos toiminta jatkuu vielä lain voimaantulon jälkeen, sovelletaan ympäristövahinkolakia niihin vahinkoihin, jotka aiheutuvat lain voimaantulon jälkeisestä toiminnasta. (Hallituksen esitys 1992, s.31) Ts. lain voimaantulon jälkeen tehtävän tai käyttöön otettavan tien aiheuttamat ympäristövahingot korvataan ympäristövahinkolain mukaan. Jos kuitenkin tie on otettu käyttöön ennen lain voimaantuloa, toimitus tehdään vanhan lainsäädännön mukaan, paitsi jos tietä on levennetty tai nopeutta nostettu lain voimaantulon jälkeen ja tämä aiheuttaa lisähaittaa.

Tietoinituksissa tullaan käyttämään uuden lain säännöksiä, esimerkiksi immissiohaittoja korvattaessa. Koska tielaissa ei ole tarkkoja säännöksiä korvausperusteille, nykyinen käytäntö tulee ilmeisesti jatkumaan mukautettuna uusiin säännöksiin. Esim. meluhaitan korvausperusteet eivät tule muuttumaan. Siirtymäsäännös aiheuttaa, ettei ympäristövahinkoja kuitenkaan korvata tietoinituksissa ympäristövahinkolain mukaan aivan heti lain voimaan tuleamisen jälkeen.

Kuten edellä jo todettiin, ympäristövahinkolain voimaan tuleminen myötä tullaan tietoinituksissa soveltamaan mm. kohtuullistamista ja korvausvastuuta koskevia säännöksiä. Edelleen uusi laki tuo mukanaan aiempaa käytäntöä lievemman näyttövelvollisuuden. "Kärsijän näyttövelvollisuutta on lievennetty siten, että syy-yhteyden on oltava todennäköinen, toisin sanoen selvästi yli 50 %. Todennäköisyyttä arvioitaessa otetaan huomioon toiminnan ja vahingon laatu, vahinkojen tyypillisuus toimintaa harjoitettaessa ja vahingon muut mahdolliset syyt. Toiminnanharjoittajan näyttövelvollisuutta ei lievennetä." Kun vahingonkärsijä on esittänyt todennäköisyysnäyttönsä, on toiminnanharjoittajan vastuusta vapautuakseen kyettävä todistamaan, joko ettei ole aiheuttanut vahinkoa tai että joku muu on aiheuttanut sen. (Hallituksen esitys 1992, s.23)

Nykyisin korvauksen vaatijoilla ei ole juurikaan mahdollisuuksia saada korvausta enää tietoinituksen lopettamisen jälkeen. Kuitenkin tieimmissioista olisi mahdollista vaatia korvausta myös tietoinituksen jälkeen NaapL:n nojalla (siis siltä osin kuin tietoinituksessa ei ole määrätty korvausta). NaapL:n nojalla tuomioistuimesta korvausta hakevaa haitankärsijää pitäisi kohdella

korvauksia määritettäessä kuten tietöimituksessa. (Kuusiniemi 1993, s.56,62)

NaapL:iin tulee ympäristövahinkolain voimaantulon myötä säännös, jonka mukaan ympäristövahingot korvataan uuden lain mukaan. On täysin mahdollista, että ympäristövahinkolain voimaan tulemisen jälkeen ihmiset huomavat hakea korvausta käytössä olevien teiden aiheuttamista meluhaitoista NaapL:n nojalla tuomioistuimesta. Kyseeseen tulevat myös vanhat tiet, koska tällöin vanhentumisaika olisi 10 v. Sen sijaan haittakorvausten vaatiminen tietöimituksessa ei tule uuden lain myötä muuttumaan paljoakaan.

3.11 Immissiokorvausten määrittämisestä ympäristövahinkolain voimaantulon jälkeen

Haitankärsijän näyttövelvollisuuden lieveneminen ei todennäköisesti tule vaikuttamaan tietöimituksen käytäntöön, ainakaan meluhaittojen korvaamisen osalta. Vapautuakseen vastuusta tielaitoksen tulee osoittaa, ettei melun sietokynnyks ole ylittynyt ja tähän on ollut käytäntö tähänkin saakka.

Ympäristövahinkolain mukaan korvataan henkilö- ja esinevahinkojen lisäksi vähäistä suuremmat taloudelliset vahingot, jotka eivät ole yhteydessä henkilö- tai esinevahinkoon. (Hallituksen esitys 1992, s.25) Korvattavia ovat myös aineettomat, ei-taloudelliset ympäristövahingot, joiden korvattavuutta tosin rajoittaa vähäisten häiriöiden sietämisvelvollisuus. Tällainen ympäristövahinko on esim. melu, joka on korvausta haettaessa jo lakannut eikä ole aiheuttanut torjuntakuluja tai muuta laskettavaa tappiota. (Hallituksen esitys 1992, s.25-26) Lakiehdotus koskee myös muitakin kuin pysyviä häiriöitä (Hallituksen esitys 1992, s.24).

Vähäistä suuremmat taloudelliset vahingot (esim. kiinteistön arvon aleneminen) olisivat edelleen immissiohaittojen tärkein korvauskohde. Ympäristövahinkolain voimaantulemisen jälkeen korvattavat immissiohaitat lisääntyvät, koska nykyisen käytännön mukaan tilapäisiä haittoja ei ole korvattu. Sekä eitaloudellisten että tilapäisten immissiohaittojen korvaamisen suurin ongelma tulee olemaan määrittämisperusteiden puuttuminen. Ainoa tapa määrittää ko. korvaukset tämän hetkisillä tiedoilla on harkinta. Jos korvausperusteita aiotaan tutkia, olisi hyvä odottaa ja katsoa kuinka paljon ko. tapauksia tullaan käsittelemään.

Ympäristövahinkolain 6 §:n mukaan korvattavia ovat myös ne kustannukset, jotka ovat syntyneet yksityisen torjuessa ympäristövahinkoa tai palauttaessa vahingoittunutta ympäristöä ennalleen. Korvausvastuuta on kuitenkin rajoitettu koskemaan kohtuullisia kustannuksia häiriöön ja torjunta- tai ennallistamistoimenpiteillä saatuun hyötyyn nähden. (Hallituksen esitys 1992, s.26) Suoraan 1 ja 7 §:istä seuraa, että tienpitäjä toiminnanharjoittajana on korvausvelvollinen. (Hallituksen esitys 1992, s.19,27)

Ympäristövahinkolain korvauskohteisiin ei tule kuulumaan maiseman pilaantuminen. Lain voimaantulon jälkeen menetetyistä maisemasta voi saada korvausta maa-aineslain 9 §:n nojalla. (Hallituksen esitys 1992, s.21) Tietöimituksessa maiseman menetyksestä aiheutuva haitta tullaan korvaamaan

kuten ennen ympäristövahinkolain voimaantuloa tielain mukaan. Kauniin maiseman menetystä pidetään immissionluonteisena haittana, jonka korvaamisesta on olemassa KKO:n päätös. Päätöksessään 20.5.1980 n:o 28 KKO määräsi korvausta menetetyistä kauniista rantamaisemasta.

Ympäristövahinkolain 6 § tuo mukanaan uusia korvauskohteita. Lain voimaantulon jälkeen korvattavaksi voi tulla varsinaisen immissiokorvauksen (jolla korvataan immissioiden aiheuttama kiinteistön arvon alentuminen) lisäksi korvauksenhakijan tekemien torjunta- tai ennallistamistoimenpiteiden kustannukset. Tällaisia toimenpiteitä voisivat olla esimerkiksi meluidan rakentaminen tai asuinrakennuksen äänieristyksen parantaminen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita korvausten kaksinkertaistumista, vaan korvauksista päätettäessä otetaan huomioon kaikki kiinteistöllä vallitsevaan melutasoon vaikuttavat asiat.

3.12 Immissiohaittojen korvaamisesta kokonaisuutena

Kokonaisuuden korvaaminen tarkoittaa tässä tien läheisyyden aiheuttaman kiinteistön arvon alentumisen korvaamista. Osien erillisenä korvaamisena voidaan pitää esim. tapausta, jossa tila saa korvausta meluhaitasta ja tien läheisyyden aiheuttamasta haitasta.

Tielakia koskevan komiteanmietinnön mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvausta, jos jäljelle jääneen kiinteistön arvo alenee huomattavasti liikenteen aiheuttaman melun vuoksi. (Komiteanmietintö 1952, s.144-145) Toisin sanoen korvausta ei niinkään saa haitasta vaan sen perusteella kiinteistön arvon alenemisesta.

"Immissiohaitta tulee korvattavaksi, jos se vaikuttaa kiinteistön arvoa alentavasti. Tässä suhteessa käytäntö ei ole vakiintunut eikä pakkotoimisäännösten suhdetta immissiokorvauksiin ole riittävästi tutkittu." (Hollo 1984, s.278)

KKO:n päätös 1979 II 24 koskee tietöimitusta, jossa toimitusmiehet olivat määränneet haitankorvauksia kiinteistön arvon alenemisesta. Maa-oikeus oli korottanut näitä korvauksia nimenomaan meluhaitan ja liikenteen aiheuttaman jatkuvan haitan vuoksi. KKO:n päätöksen mukaan kiinteistön omistajalla on oikeus saada korvausta sen vuoksi, että hänen kiinteistönsä arvo on alentunut melu- tai muun sen kaltaisen häiriön johdosta.

Tässä tapauksessa maa-oikeuden yleisin korvausperuste oli pelkästään tilan tai kiinteistön arvon alentuminen. Lisäksi maa-oikeus määräsi useita korvauksia kiinteistön arvon alentumisesta "ottaen nimenomaan huomioon meluhaitta", sekä yhden korvauksen "lisääntyneen liikenteen aiheuttamasta jatkuvasta haitasta joka samalla sisältää korvauksen tilan arvon alentumisesta". KKO taas määräsi uusille tiloille korvausta sekä kiinteistön arvon alenemisesta että kiinteistölle aiheutuneesta haitasta ja korotti maa-oikeuden korvauksia.

Se, että KKO:kin määrää korvausta sekä haitasta että sen aiheuttamasta kiinteistön arvon alenemisesta, vahvistaa Hollon käsitystä, ettei käytäntö ole vakiintunut. Kuitenkin olisi lain hengen mukaista määrätä korvaukset kokonaisuuksina.

Kokonaisuuden korvaaminen olisi kaikkien kannalta selkeämpää. Immissioista ja niiden luonteisista haitoista aiheutuvat vaikutukset voitaisiin kaikki kat-
taa tien läheisyyden aiheuttamina haittoina. Nimike pitäisi sisällään sekä hai-
tat että niiden aiheuttaman kiinteistön arvon alennuksen. Tällöin asianosaiset
vaatisivat korvausta tien läheisyyden aiheuttamista haitoista ja korvausta
maksettaisiin vain tällä nimikkeellä, haitat tarvittaessa eritellen. Tämä yhte-
näistäisi tilannetta maan laajuisesti ja olisi asianosaisille ymmärrettävämpi.

Korvaus määritettäisiin edelleen pääasiassa melututkimusten ja alennuspro-
senttien mukaan, jolloin tutkimusten tekotavasta johtuen korvauksessa otet-
taisiin huomioon kaikki tien läheisyyden aiheuttamat immissiot. Tutkimusten
avulla saadun korvauksen lisäksi korvausta voisi saada erityisistä menetyk-
sistä kuten uuteen tilanteeseen sopeutumisesta. Tällainen uusi tilanne voisi
olla esim. kauniin maiseman menetys.

3.13 Immissiohaittojen korvaamisesta kokonaisuutena ympäris- tövahinkolain voimaantulon jälkeen

Ympäristövahinkolain mukaan korvaus määrätään käyttäen tapauskohtaista
kokonaisharkintaa (Hallituksen esitys 1992, s.23-24). Kokonaisharkinnassa
on huomioitava myös toiminnanharjoittaja (Hallituksen esitys 1992, s.25).
Varsinaisen immissioiden aiheuttaman kiinteistön arvon alentumisen lisäksi
voidaan korvata korvauksenhakijan tekemien torjunta- tai ennallistamistoi-
menpiteiden (esim. meluidan rakentaminen) kustannukset (Hallituksen esi-
tys 1992, s.25-26). Maiseman tuhoutumista ei kuitenkaan korvata (Hallituk-
sen esitys 1992, s.21).

Ympäristövahinkolaki ei tule aiheuttamaan juurikaan muutoksia tietöimituk-
seen, eikä myöskään korvausten määrittelemiseen. Immissiohaittojen aihe-
uttama kiinteistön arvon alennus ja sen korvaus määritetään kokonaisuutta
tarkastellen. Lisäksi tila voi saada myös korvausta esim. meluidan rakenta-
misesta. Sekä kiinteistön arvon alentuminen että tarve rakentaa meluaita aihe-
utuvat tien läheisyydestä. Lisäksi aita vaikuttaa omalta osaltaan kiinteistön
arvoon. Näin ollen molemmat korvaukset kuuluvat samaan kokonaisuuteen
korvauksia harkittaessa.

4 KORVAUSTEN MÄÄRÄYTYMINEN ESIMERKKI-TOIMITUKSISSA

4.1 Tutkimusaineisto ja sen hankinta

Tutkimuksen aineisto on hankittu siten, että puhelinhaastatteluin selvitettiin maanmittaustoimistojen maanmittausinsinöörit, jotka ovat tehneet tietoinnituksia. Näiltä insinööreiltä pyydettiin tietoja sellaisista toimituksista, joissa oli määrätty immisiokorvauksia, sekä otteet asiakirjoista niiltä kohdin, jotka koskivat korvausten määräämisperusteita, asianosaisten vaatimuksia ja korvausten markkamääriä.

Aineistoa saatiin runsaasti. Yhteensä 19 toimistosta tuli asiakirjaotteita 64 toimituksesta. Toimituksista 8 kpl on parhaillaan joko maaoikeudessa tai korkeimmassa oikeudessa. Aineiston laatu vaihteli varsin paljon. Vanhemmissa toimituksissa on korvausten määräämisperusteena käytetty useimmin toimitusmiesten harkintaa kuin tutkimuksia. Lisäksi perusteluiden ja korvausvaatimusten pöytäkirjaan kirjaamisen yksityiskohtaisuudessa on suuria vaihteluita. Uusimmissa toimituksissa pöytäkirjaan on yleensä tarkasti selitetty korvausten perusteet, laskemistapa sekä vaatimukset.

Taulukko 8. Taulukko tutkimukseen kuuluvien toimitusten lukumäärästä maanmittaustoimistoittain. Taulukossa on myös toimitusten päättymisajankohdtien vaihteluväli sekä yksityiskohtaiseen tarkasteluun otettujen toimitusten lukumäärä. Kesken tarkoittaa maaoikeudessa tai korkeimmassa oikeudessa olevaa toimitusta.

Maanmittaus toimisto	kaikki toimitukset	päättymis- ajankohdat	kesken olevat	esimerkki toimitukset
Helsinki	16	1979-1993	3	2
Joensuu	1	-	1	-
Jyväskylä	1	1988	-	-
Kajaani	1	-	1	-
Kokkola	3	1989-1992	-	1
Kouvola	3	1989	2	-
Kurikka	1	1989	-	-
Kuusamo	1	1993	-	-
Lapua	2	1992-1993	-	-
Lohja	2	1979-1987	-	-
Mikkeli	2	1991	-	1
Oulu	2	1993	-	1
Pietarsaari	2	1981-1989	-	-
Porvoo	9	1978-1990	-	1
Rauma	3	1993	-	-
Saarijärvi	1	1993	-	-
Tampere	3	1991-1992	1	-
Turku	2	1991	-	-
Vaasa	9	1989-1993	-	3

Asianosaisten korvausvaatimusten selville saamista vaikeuttaa se, että korvausvaatimukset kuuluvat vain 5 vuotta säilytettäviin asiakirjoihin. Päätökset korvauksista säilytetään ikuisesti.

Kaikkien toimitusten käsittelyn tavoitteena oli selvittää korvausten määrää suhteessa melutasoon, ajankohtaan, tieluokkaan, alueeseen ja kiinteistötyyppiin.

Muutaman toimituksen yksityiskohtaisen tarkastelun tavoitteena oli tutkia, miten edellisessä luvussa käsiteltyt juridiset asiat toimivat käytännössä. Edelleen tavoitteena oli selvittää vaatimusten ja korvausten määrää suhteessa melutasoon, ajankohtaan, tieluokkaan, alueeseen ja kiinteistötyyppiin.

Tarkemmin käsiteltäviksi toimituksiksi valittiin eri puolilta Suomea kohtuullisen laajoja toimituksia, joiden pöytäkirjoihin oli korvauspäätösten monipuoliset perustelut merkitty varsin tarkasti. Näiden toimitusten päätökset ovat lainvoimaisia.

Ensimmäisellä valintakierroksella oli mukana yksi toimitus Kokkolan, Oulun, Turun ja Mikkelin toimistoista. Vaasasta oli kolme toimitusta, samoin Helsingistä. Porvoon toimiston alueelta oli kaksi toimitusta. Näistä valittiin edellä mainituilla perusteilla yhdeksän toimitusta: Kokkola, Oulu, Mikkeli, Vaasasta kolme toimitusta ja Helsingistä kaksi sekä Porvoosta yksi. Kaikki toimitukset ovat ajanjaksolta 1989-1993.

Taulukko 9. Yhteenveto tarkemmin käsitellyistä toimituksista. Taulukossa esitetään tie ja toimituspaikkakunta, keskivuorokausiliikenteen määrä (KVL), korvausta vaatineiden ja saaneiden lukumäärän suhde, korvausten perusteena olleiden melutasojen vaihteluväli sekä onko toimitusta käsitelty maa- oikeudessa.

Tie/ paikkakunta	KVL 1993	Korvausta vaatineet / saaneet	Melutason vaihtelu, dB	Maa- oikeus
vt 4 / Kempele	14 000	29/10	49,0 - 69,9	on
mt 740 ja mt 743 /Kronoby	500 1 300	10/7	-	ei
pt 17384 pt 17390/Jurva		?/3	-	on
mt 6841/Närpiö	1 500	11/5	-	ei
vt 16/ Napue	2 000	15/9	-	on
vt 5/ Mikkelin mlk	5 400	17/9	55 - 70	on
Hki-Lahti moltie/ Mäntsälä	13 000	23/22	50 - 65	on
Kehä I / Leppävaara	43 000	9/9	57 - 60	on
Hki-Lahti moltie/ Järvenpää	21 000	15/13	56-64	on

4.2 Tarkemmin käsiteltävät esimerkkitoimitukset

Toimitukset selostetaan yksi kerrallaan ja päätöksiin vaikuttaneet seikat on tuotu esiin mahdollisimman tarkasti. Esim. jos melutasot puuttuvat, niitä ei ole toimituksen asiakirjoissakaan mainittu. Jokainen toimitus käydään läpi edellisen luvun aihepiirien kannalta ja tehdään johtopäätökset mahdollisista eroista teorian ja käytännön välillä. Toimituksesta ilmoitetaan maanmittaus-toimisto, toimitusnumero ja lopetusaika.

1. Oulu Tn:o 114919 lopetettu 1992, MO:n päätös 4.2.1993

Toimitus koskee valtatie n:o 4 parantamista moottoriliikennetieksi. Toimitusmiesten perustelu meluhaitan korvauksista: Tielaitoksen tekemien laskelmien mukaan vuorokauden keskimääräinen ekvivalenttimelutaso vaihtelee välillä 49,0 - 69,9 dB. Tielain komiteamietinnön mukaan voidaan korvata kiinteistön arvon huomattava aleneminen, jos se johtuu tien kulkemisesta aivan lähellä asuinrakennusta. Edellä esitettyyn perustuen toimitusmiehet katsovat, että korvaus huomattavasta kiinteistön arvon alenemisestä tulee kyseenä vasta kun melutaso ylittää 60 dB. Jos melutaso on jo aiemmin ollut yli 60 dB, tulee melutason muuttua vähintään +2 dB, jotta haitta korvataan. Arvon alentumisprosentti on Myhrberg-Väänänen-tutkimuksen mukainen.

Osa immissiokorvausta saaneista valitti maaoikeuteen. Maaoikeuden mukaan haittakynnyksenä tulee pitää lääkintöhallituksen suosittelemaa arvoa 55 dB, joka myös mainitaan valtioneuvoston päätöksessä. Meluhaitan määrittämisessä tulee maaoikeuden mukaan käyttää toimitusmiesten mainitsemien tutkimusten lisäksi Halomon tutkimusta. Näillä perusteilla maaoikeus korotti viiden tilan korvauksia ja määräsi korvauksen kolmelle tilalle, joiden korvausvaatimuksen toimitusmiehet olivat hylänneet. Kaksi korvausvaatimusta maaoikeus hylkäsi perusteettomina, koska tilat eivät ole asuttuja.

Viisi tilaa on saanut em. perusteiden mukaisesti korvausta.

Kuusela 33:77 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut melusta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissioidhaitasta 116 000 mk. Vaatimuksen mukaan talouskeskus on 60 m etäisyydellä tiestä. Tontilla on kaksi omakotitaloa, joiden arvot ovat n. 300 000 ja 400 000 mk. Tielaitoksen vastineen mukaan tilan melutaso on 62,1 dB. Tielaitos esitti 20 000 mk:n korvausta. Toimitusmiesten päätöksen mukaan tilalle on korvattu meluhaitasta $3 \% \cdot 650\,000\text{ mk} = 20\,000\text{ mk}$. Maaoikeuden päätös korotti korvauksen 54 000 mk:aan.

Koivikko 33:76 Tilan talouskeskus on n. 70 m etäisyydellä tiestä. Asuinrakennuksen arvo on 550 000 mk ja talousrakennuksen 50 000 mk. Omistajat vaativat korvausta melusta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissioidhaitasta 71 000 mk. Tielaitoksen vastineen mukaan tilan melutaso on 62,1 dB. Tielaitos esitti 23 000 mk:n korvausta. Tilalle on määrätty meluhaitasta korvausta $3 \% \cdot 750\,000\text{ mk} = 23\,000\text{ mk}$. Maaoikeus määräsi korvaukseksi 56 000 mk.

Kotipelto 33:21 on vaatinut meluhaitasta, asumisviihtyisyyden vähentymisestä ja kiinteistön arvon alentumisesta sekä muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta korvausta 132 000 mk. Vaatimuksen mukaan talouskeskuksen ja tien välinen etäisyys on n. 50 m ja rakennuksen arvo 650 000 mk. Tielaitoksen mukaan melutaso tilalla on 64,3 dB. Tielaitos esitti korvattavaksi melusta 22 000 mk. Toimitusmiesten päätöksen mukaan tilalle korvataan meluhaitasta $5\% \cdot 440\,000\text{ mk} = 22\,000\text{ mk}$. Maaoikeuden päätöksellä korvaus nousi 48 000 mk:aan.

Tienvarsi 18:130 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila vaatii tien korottamisesta ja leventämisestä johtuvasta lähentymisestä (8 m) aiheutuvasta meluhaitasta sekä muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta korvausta 80 000 mk. Vaatimuksen mukaan asuinrakennuksen arvo on n. 600 000 mk. Tielaitoksen mukaan melutaso tilalla on noussut 64,7 dB:stä 67,1 dB:iin. Tielaitos esitti meluhaitan korvaukseksi 14 000 mk:aa. Toimitusmiehet ovat päättäneet korvata tilalle meluhaitasta $3\% \cdot 460\,000\text{ mk} = 14\,000\text{ mk}$.

Saarela 33:16 vaatimuksen mukaan penkan päällä kulkevan tien etäisyys talouskeskuksesta on n. 130 m. Talouskeskuksessa on asuinrakennus, arvo 400 000 mk, peltihalli, arvo 120 000 mk sekä navetta, kaksi varastoa ja maa-kellari, joiden yhteisarvo on 150 000 mk. Tila vaatii tien aiheuttamasta meluhaitasta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta 54 000 mk. Tilan melutaso on tielaitoksen mukaan 62,5 dB. Meluhaitan korvaukseksi tielaitos esitti 20 000 mk. Toimitusmiehet ovat määränneet tilalle meluhaitasta korvausta $3\% \cdot 650\,000\text{ mk} = 20\,000\text{ mk}$.

Rinne 33:43 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on toimituksessa vaatinut meluhaitasta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta korvausta 55 000 mk. Vaatimuksen mukaan 400 000 mk:n arvoisen asuintalon etäisyys tiestä on n. 50 m. Tilan melutaso on 53,3 dB, mikä ei tielaitoksen mukaan anna aihetta korvaukseen. Toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen, mutta maaoikeus määräsi korvausta 25 000 mk.

Isotuohino 7:109 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila vaati toimituksessa meluhaitasta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta korvausta 91 000 mk. Talouskeskus sijaitsee 120 m:n päässä tiestä. Tilalla on kaksi asuinrakennusta, arvot 433 000 ja 700 000 mk sekä maatalousrakennuksia, joiden yhteisarvo n. 168 000 mk. Tilan melutaso on 57,3 dB, mitä tielaitoksen mukaan on vielä pidettävä siedettävänä. Toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen, mutta maaoikeus määräsi korvausta 39 000 mk.

Karila 22:71 Tilan asuinrakennus (arvo 500 000 mk) on vaatimuksen mukaan tien välittömässä läheisyydessä ja tila on luovuttanut melkein kolmanneksen alueestaan tieksi. Tilan omistajat vaativat meluhaitasta, asumisviihtyisyyden vähentymisestä ja kiinteistön arvon alentumisesta sekä muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta korvausta 110 000 mk. Melutaso tilalla on 59 dB, mitä tielaitos ei pitänyt korvattavana haittana. Toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen. Maaoikeus määräsi korvausta immissiohaitasta 20 000 mk, jotta kiinteistön arvon aleneminen tulisi kokonaisuudessaan korvatuksi.

Tilalle oli toimituksessa määrätty korvausta tontin supistumisesta ja meluvallin rakentamisesta aiheutuvasta kiinteistön arvon alenemisesta.

Näiden lisäksi kaksi tilaa eivät ole toimitusmiesten mukaan oikeutettuja meluhaitan perusteella korvaukseen, mutta ne ovat saaneet tien läheisyydestä aiheutuvasta immissiohaitasta korvausta. Nämä immissiokorvaukset perustuvat harkintaan.

Juhola 157 on vaatinut melusta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta sekä kiinteistön arvon alentumisesta 138 000 mk. Vaatimuksen mukaan rakennus on 35 m:n etäisyydellä tiestä ja rakennuksen arvo on n. 700 000 mk. Talon kohdalle rakennetun meluesteen vuoksi melutaso jää 57,7 dB:iin, mikä ei tielaitoksen mukaan aiheuta korvausta. Toimitusmiesten päätöksen mukaan tilalle on korvattu muusta immissiohaitasta 4 % * 700 000 mk = 28 000 mk. Maa-oikeus korotti korvauksen 33 000 mk:aan.

Kuokkamaa 7:99 on vaatinut melusta, pölystä ja muista saasteista 135 000 mk. Vaatimuksen mukaan 750 000 mk:n arvoinen asuinrakennus on n. 30 metrin etäisyydellä tiestä. Tilan melutaso 59,0 dB ei tielaitoksen mukaan edellytä korvausta. Toimitusmiesten päätöksen mukaan tilalle korvataan muusta immissiohaitasta 4 % * 600 000 mk = 24 000 mk. Maa-oikeus korotti korvauksen 39 000 mk:aan.

Näiden tilojen lisäksi immissiohaitasta vaati korvausta 19 tilaa, joiden vaatimukset hylättiin. Näistä kaksi valittiin maa-oikeuteen, joka ei kuitenkaan muuttanut toimitusmiesten päätöstä tältä osin. Vaatimukset olivat välillä 25 000 - 180 000 mk. Kaikki tilat, jotka vaativat melusta korvausta, ovat käyttäneet Maanomistajien arviointikeskusta asiamiehenään.

Tässä toimituksessa toimitusmiehet päättivät korvauskynnyksen ylittyvän vasta kun arvo laskee huomattavasti. He tosin määrittivät tämän rajan äänitason sietokynnyksestä nostamalla, jota maa-oikeus ei hyväksynyt. Huomattavan tappion korvaaminen on perusteltua, mutta sietokynnyksen nostaminen suositusten yli ei ole.

Toimituksessa on määrätty immissiokorvauksia sekä alueluovuttajille että tiealueen ulkopuolisille, mikä vastaa teoriaa. Vaatimuksien mukaan suurin etäisyys tien ja talouskeskuksen välillä, jolle on määrätty tässä toimituksessa immissiokorvausta on 130 m.

Toimituksessa on määrätty kahdelle tilalle, jotka eivät ole meluhaitan perusteella oikeutettuja korvaukseen, tien läheisyydestä aiheutuvasta immissiohaitasta korvausta. Näiden lisäksi maa-oikeus määräsi yhdelle tilalle korvausta immissiohaitan aiheuttamasta kiinteistön arvon alenemisesta, vaikka tila oli toimituksessa saanut korvausta meluvallin rakentamisen aiheuttamasta arvon alenemisesta. Toimitusmiehet olivat hylänneet melukorvausvaatimuksen. Eriperusteisten immissiokorvausten määrääminen samassa toimituksessa ei tue kokonaisajattelua, vaikka onkin nykyisen käytännön mukaista. Korvauksen määrääminen sekä immissiohaitasta että meluvallin rakentamisesta ei mahdollista asian tarkastelua kokonaisuutena.

2. Kokkola Tn:o 404982 lopetettu 29.11.1989

Toimitus koskee maanteiden 740 ja 743 parantamista. Koska tien liikennemäärä on verraten alhainen ja tien kunto on parantunut, ei tien leventäminen tai korottaminen ole merkittävästi lisännyt immissiota minkään kiinteistön kohdalla. Tien rakentaminen on kuitenkin voinut aiheuttaa kiinteistön arvon alenemista esim. tuhotun maiseman tai vaikeutuneen käytön vuoksi. Kiinteistön arvon alenemista koskevat vaatimukset on käsitelty tapauskohtaisesti ottaen huomioon olosuhteiden muutos sekä sopeutumistoimenpiteiden mahdollisuus. Liikenneimmissiota koskevat vaatimukset on hyväksytty vain, jos rakennus on alle 10 m:n etäisyydellä tiestä ja huomattavaa suojakasvillisuutta on poistettu. Pöytäkirjan otteesta ei käy ilmi, ovatko tilat luovuttaneet maata tiealueeksi.

Dahltorp 87:1 vaati immission vuoksi tehtävästä suoja-aidasta 3 000 mk sekä muusta kiinteistön arvon alenemisesta 16 000 mk. Tietä korotettu, etäisyys tielle 15 m, käyttö vaikeutunut ja maisema huonontunut. Kiinteistön arvon alentumisen vuoksi korvattu 12 000 mk.

Sollid 16:6 vaati 3 000 mk tilapäisen suoja-aidan rakentamiseen sekä korvauksia tontin arvon alentumisesta. Etäisyys tielle 3 m, käyttö huonontunut. Päätetty korvata tilapäisestä immissiosta 3 000 mk sekä kiinteistön arvon alenemisesta 4 000 mk.

Bodåker 4:130 on vaatinut 16 000 mk rakennuksen muutokustannuksiin. Tiealueen ja rakennuksen etäisyys alle 2 m. Rakennuksen käyttö vaikeutunut. Rakennuksessa ei asuta koko vuotta. Määrätty korvausta kiinteistön vaikeutuneesta käytöstä ja liikenneimmissiosta 4 000 mk.

Storgälo 5:15, Lillgälo 5:16 ovat vaatineet muutokustannuksiin ja arvon alenemisesta 33 900 mk, etäisyys alle 2 m. Korvattu vaikeutuneesta käytöstä ja liikenneimmissiosta 4 000 mk.

Forsback 1:141 on vaatinut immission vuoksi suoja-aitaa varten 3 500 mk. Tiealue levinnyt n. 3 m, talon ja tiealueen etäisyys alle 2 m, suojakasvillisuus poistettu. Määrätty korvausta vaikeutuneesta käytöstä ja liikenneimmissiosta vaatimuksen mukaan 3 500 mk.

Högsved 25 on vaatinut 20 000 mk tien korottamisen aiheuttamasta tontin arvon alenemisesta. Tietä korotettu n. 0,8 m, tiealueen ja rakennuksen etäisyys n. 20 m. Määrätty haitankorvausta kiinteistön vaikeutuneesta käytöstä 2 000 mk.

Sundvik 142:3 on vaatinut 25 000 mk kiinteistön arvon alenemisesta ja vaikeutuneesta käytöstä. Tämän loma-asunnon kohdalla tiealue on leventynyt n. 0,5 m, etäisyys rakennukseen n. 6 m. Suojakasvillisuus poistettu. Päätetty korvata tilapäisestä liikenneimmissiosta 3 000 mk, mikä on laskettu tilapäisen suoja-aidan rakentamiskustannusten mukaan (30 m * 100 mk/m).

Yllä mainittujen lisäksi muutamassa tapauksessa on vaadittu korvausta rakennuksen vaikeutuneesta käytöstä. Korvaus on tosin määrätty kiinteistön vaikeutuneesta käytöstä.

Toimituksessa on päätetty korvata meluhaitta vain, jos rakennus on alle 10 m etäisyydellä tiestä. Vaikeutuneesta käytöstä on saanut korvausta vielä 20 m etäisyydelläkin. Sollidin tila on saanut korvausta kiinteistön arvon alenuksesta ilman markkamääräistä korvausvaatimusta, mikä vastaa teoriaa. Toimituksessa käytetty vaatimusten tapauskohtainen käsittely sekä korvausten yhdistäminen (esim. vaikeutuneesta käytöstä ja immissiohaitasta 4 000 mk) tukevat korvausten harkintaa kokonaisuutena. Tilapäisen immissiohaitan korvaaminen sen sijaan ei tue. Lisäksi voidaan asettaa kyseenalaiseksi, onko muutamalla tuhannella markalla korvattu tilapäinen immissio tieläin valmistelutöiden mukainen huomattava haitta.

3. Vaasa Tn:o 107699 lopetettu 1989, MO:n päätös 14.6.1990

Toimituksen kohteena ovat Jurvan keskustan kevyen liikenteen väylät. Kiinteistön arvon alenemista ja käytön vaikeutumista koskeviin korvauksiin ovat vaikuttaneet mm. seuraavat tekijät: onko tien korkeusasema haitallisesti muuttunut, onko tien ja rakennuksen väliin mahdollista istuttaa vielä suojakasvillisuutta, rakennuksen ikä, voiko pihan vielä suojata kasvillisuudella ja ovatko olosuhteet muutoin haitallisesti muuttuneet.

Kulmala 9:45 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on saanut korvausta tien aiheuttamista haitoista harkinnan mukaan 3 000 mk, koska asuinrakennus on jäänyt niin lähelle ajoradan reunaa, ettei tien ja rakennuksen väliin ole mahdollista istuttaa suojakasvillisuutta.

Peuranoja 11:29, tilalle on määrätty korvausta tien läheisyyden aiheuttamista haitoista harkinnan mukaan 30 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Korvausten perusteluna sanotaan, että rakennus on jäänyt kevyen liikenteen väylän penkereeseen nähden haitallisen alas penkereen juureen niin, ettei suojakasvillisuuden istuttaminen talon ja tien väliin ole mahdollista.

Kolmio 11:49 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on saanut korvausta tien läheisyyden aiheuttamista haitoista harkinnan mukaan 30 000 mk. Myös tämän tilan asuinrakennus on jäänyt penkereelle rakennetun väylän reunaan penkereen juureen niin, ettei rakennusta tai pihaa voi suojata liikenteen aiheuttamilta haitoilta.

Tielaitos valitti myös immissiokorvauksista maa- ja metsäministeriön päätöksen mukaan korvaukset eivät muuttuneet.

Pöytäkirjan mukaan toimituksessa ei ole määrätty varsinaisia immissiokorvauksia, mutta kiinteistön arvon alenemiseen vaikuttavat immisioiden lisäksi muutkin tekijät kuten suora näkymä tielle. Koska toimitus käsittelee tien viereen tehtyä kevyen liikenteen väylää, immissiot eivät ole lisääntyneet vaan niiden pääsy tontille on helpottunut esim. kun suojapuusto on poistettu. Korvaukset on määrätty harkiten tilakohtaisesti tilannetta kokonaisuutena, mutta voidaan kysyä, onko menetetty arvo huomattava jos sen korvaus on vain 3 000 mk. Ei konkreettisenä summana, joskin suhteellisesti se on mahdollista, jos kiinteistön arvo on hyvin pieni. Kaikki kiinteistön arvon alenemisesta korvausta saaneet tilat ovat luovuttaneet maata tiealueeksi. Alueen luovuttaminen ei todennäköisesti ole vaikuttanut kiinteistön arvon alenemisesta

määrättyihin korvauksiin. Hylätyistä vaatimuksista ei ole käytettävissä materiaalia.

4. Vaasa Tn:o 108448 lopetettu 27.6.1991

Kyseessä on maantie 6841, jonka keskivuorokausiliikenne (KVL) on n. 1 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Haitankorvausten perustelut on kirjattu tiloittain lopulliseen selitelämään ja arviokirjaan. Rakennusten etäisyyksiä tiestä ei oltu merkitty. Vaatimuksista on vain markkamäärä, sillä kopioita vaatimuksista ei ole käytettävissä.

Tamminen 1:5 on vaatinut korvausta 15 000 mk. Tilalle on määrätty korvausta tiealueen levenemisestä ja tienpinnan nostamisesta aiheutuneesta asumisviihtyisyyden alentumisesta 5 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Hietikko 1:78 on vaatinut 20 000 mk:n korvausta. Tilalle on määrätty tiealueen levenemisestä ja tienpinnan nostamisesta aiheutuneesta asumisviihtyisyyden alentumisesta 5 000 mk korvausta. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Närvä 1:132 on vaatinut tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja kiinteistön arvon alennuksesta korvausta 10 000 mk. Korvausvaatimus on hylätty, koska tie on kestopäällystetty ja etäisyys tien keskiviivan ja kesämökkirakennuksen välissä on 11,5 m. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Tuominen 1:217 on vaatinut tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden vähentymisestä 10 000 mk. Vaadittu korvaus on hylätty, koska tie on kestopäällystetty ja rakennuksen etäisyys ajoradan reunasta on 6,1 m. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Niemi 1:236 on vaatinut 10 000 mk:n korvausta tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden vähentymisestä. Vaatimus on hylätty, koska tie on kestopäällystetty eikä tien keskilinja ole siirtynyt lähemmäksi. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Kulmala 2:27 10 000 mk:n korvausvaatimus tien aiheuttamasta läheisyshaitasta, asumisviihtyisyyden vähentymisestä ja kiinteistön arvon alentumisesta on hylätty, koska tie on kestopäällystetty ja rakennuksen etäisyys tien reunasta on 9,5 m ja ajoradan keskilinjasta 18,5 m. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Yhtymä 3:96 on vaatinut 10 000 mk:n korvausta tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden vähentymisestä. Vaatimus on hylätty, koska tie on kestopäällystetty ja rakennuksen etäisyys tien reunasta on 6,5 m ja ajoradan keskilinjasta 17,5 m. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Kareinen 5:55 Tilan omistaja on vaatinut 15 000 mk:n korvausta. Rakennuksen etäisyys tiealueen reunasta on 2,9 m, eikä talon ja tien väliin voi istuttaa suojakasvillisuutta. Tilalle on määrätty korvaukseksi tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta 5 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Pohto 5:56 Tilan korvausvaatimus on ollut 20 000 mk. Rakennuksen etäisyys tiealueen reunasta maantien puolella on 4,2 m. Paikallistien puolella rakennuksen kulma on kiinni tiealueen reunassa. Suojakasvillisuutta ei risteysalueella voi istuttaa talon ja tien väliin. Tilalle on määrätty korvausta tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden vähentymisestä 10 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Soinila 6:16 on vaatinut korvaukseksi tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja asumisviihtyisyyden vähentymisestä 15 000 mk. Vaatimus on hylätty, koska tie on kestopäällystetty ja rakennuksen etäisyys tien reunasta 4 m ja tien keskilinjasta 13,5 m. Tien ja rakennuksen väliin on mahdollista istuttaa suojakasvillisuutta. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Mäki-Tammela 6:62 Tilan omistajat ovat vaatineet 30 000 mk:n korvausta. Rakennuksen etäisyys tiealueen reunasta on 2 m ja keskilinjasta 11 m. Lisäksi rakennus on jäänyt tienpinnan nostamisen takia haitallisen alas, eikä suojakasvillisuutta voi istuttaa talon ja tien väliin. Tila on saanut korvausta tien aiheuttamasta läheisyshaitasta 10 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Korvaukset on määrätty tilakohtaisesti kokonaisuutta ajatellen. Asumisviihtyisyyden alentuminen voidaan rinnastaa kiinteistön arvon alentumiseen. Tien KVL on 1 500 ajoneuvoa. Suurin rakennuksen ja tien reunan välinen etäisyys korvausta saaneella tilalla on 4,2 m. Tämä tosin on erikoistapaus maantien ja paikallistien risteysalueella. Muut korvatut etäisyydet ovat 2 ja 2,9 m. Kaikki korvausta saaneet olivat myös luovuttaneet maata tiealueeksi. Syynä tähän voi olla se, etteivät kauempana tiestä sijaitsevat tilat ole vaatineet korvausta.

5. Vaasa Tn:o 111814 lopetettu 1991, MO:n päätös 11.9.1991

Toimituksen kohteena ovat paikallistie ja valtatie 16, jolla liikkuu keskimäärin 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL). Pöytäkirjan mukaan kiinteistön arvon alennusta, sen käytön vaikeutumista ja immissiohaittoja koskevat korvaukset on määrätty harkinnan perusteella ottaen huomioon olosuhteiden muutoksen suuruus, mahdolliset sopeuttamistoimenpiteet sekä kiinteistön käyttötarkoitus ja arvo. Rakennuskaava-alueella haittavaatimukset on pääosin hylätty, koska kaavan toteuttamisesta aiheutuneita haittoja ei korvata.

Koskenkorva 1:126 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut 50 000 mk korvauksena pihamaan menetyksestä ym haitoista. Tiealue on tullut 30 m lähemmäksi. Asuinrakennuksen etäisyys tien reunasta on 11 m ja tien keskilinjasta 22 m. Tilannetta voi parantaa istutuksilla. Tilalle on korvattu lisääntyneestä immissiohaitasta ja tontin supistumisesta harkinnan mukaan 10 000 mk, vaatimukset kiinteistön arvon alennuksesta ja asumisviihtyisyyden vähenemisestä on hylätty.

Jaskari 3:75 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut tien aiheuttamasta läheisyshaitasta, kiinteistön arvon alennuksesta sekä asumisviihtyisyyden alentumisesta 30 000 mk. Tiealue on levinnyt 7 m. Rakennuksen etäisyys tien reunasta on 2,4 m. Tila on saanut kiinteistön käytön

vaikeutumisesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta korvausta harkinnan mukaan 15 000 mk.

Martta-Mäki 8:5 Tilan omistajat ovat vaatineet korvauksena tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja tontin supistumisesta 25 000 mk. Asuinrakennus on 4,5 m:n päässä luiskasta ja tontti on supistunut haitallisesti. Tilalle on määrätty korvausta tontin supistumisesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta harkinnan mukaan 15 000 mk.

Ojansivu 1:50 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut rakennuksen käytölle aiheutuneesta haitasta rakennuksen nykyarvon mukaista korvausta 215 300 mk. Tiealue on levinnyt rakennuksen kohdalla 3-4 m, joten rakennus rajoittuu nyt tiealueeseen. Immissiohaitat eivät ole merkittävästi lisääntyneet, koska rakennus on sijainnut ennenkin lähellä tietä. Tilalle on määrätty rakennuksen käytön vaikeutumisesta ja arvon alentumisesta harkinnan mukaan 20 000 mk. Tilan omistaja valitti päätöksestä maaoikeuteen, joka ei kuitenkaan muuttanut päätöstä.

Hannu 2:11 Tilan omistajat vaativat tontin supistumisesta ja kiinteistön arvon alentumisesta korvauksena 15 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tie on levinnyt 5-9 m ja tien keskilinja on siirtynyt tonttiin päin 3-4 m. Asuinrakennuksen etäisyys tien reunasta on 7 m ja keskilinjasta 14 m. Tila on saanut korvauksena tontin supistumisesta ja lisääntyneestä immissiohaitasta harkinnan mukaan 5 000 mk.

Västi 2:46 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut tien aiheuttamasta läheisyshaitasta, kiinteistön arvon alennuksesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta 30 000 mk. Tiealue on levinnyt n. 4 m. Asuinrakennuksen etäisyys tien reunasta 2,3 m ja keskilinjasta 13 m. Tila on saanut haitankorvausta tontin supistumisesta ja käytön vaikeutumisesta 5 000 mk.

Tanner 4:12 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut korvausta tien aiheuttamasta läheisyshaitasta, kiinteistön arvon alennuksesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta. Asuinrakennuksen etäisyys tiealueen reunasta on 4 m ja tien keskilinjasta 17 m. Keskilinja on siirtynyt kevyen liikenteen väylän vuoksi rakennuksesta poispäin 2-3 m. Tilalle on korvattu tilapäisestä asumisviihtyisyyden alentumisesta harkinnan mukaan 5 000 mk.

Jokitöyrä 6:90 on luovuttanut maata tiealueeksi. Tila on vaatinut tien aiheuttamasta läheisyshaitasta ja kiinteistön arvon alentumisesta 15 000 mk. Tie on talon kohdalla levinnyt 2-3 m ja noussut 10-50 cm. Tilan liittymä on muuttunut jyrkäksi ja lyhyeksi. Tilalle on korvattu kiinteistön käytön vaikeutumisesta 7 000 mk.

Huhtala 9:30 tilan omistajat ovat vaatineet läheisyshaitasta, kiinteistön arvon alennuksesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta 50 000 mk. Tie on tilan kohdalla levinnyt 6 m. Rakennuksen etäisyys polkupyörätiestä on 1,4 m ja ajoradan keskilinjasta 12,5 m. Tila on saanut rakennuksen käytön vaikeutumisesta ja asumisviihtyisyyden alentumisesta 15 000 mk.

Näiden lisäksi neljälle tilalle on korvattu mukauttamiskustannuksia asumisen sopeuttamiseksi uuteen tilanteeseen. Tilojen kohdalla tie kulkee kokonaan uutta suuntaa pirstoen vanhan kiinteistöjaotuksen. Korvaukset on laskettu kohtuullisen suoja-aidan rakennuskustannusten (150 mk/m) mukaan. Korvausten suuruudet ovat 4 500 mk, 2 kpl 6 000 mk ja 15 000 mk.

Neljä immissiohaittavaatimusta on hylätty, koska tie on rakennettu rakennuskaavan mukaiselle liikennealueelle eikä tie ole haitallisen korkealla. Kaksi vaatimusta on hylätty, koska olosuhteet eivät ole korvattavissa määrin muuttuneet.

Myöskin tässä toimituksessa on korvaukset harkittu tilakohtaisesti tien läheisyydestä aiheutuvia haittoja yhdistellen. Korvaukset on siis määrätty kokonaisuuksina. 5 000 mk:n korvauksia voidaan tässäkin toimituksessa kritisoida menetetyn arvon huomattavuuden kannalta. Samoin voidaan kritisoida tilapäisen asumisviihtyisyyden alentumisen korvaamista. Suurin etäisyys asuinrakennuksen ja tiealueen reunan välillä, jolloin on vielä korvattu immissiohaittaa, on 11 m (KVL on 2 000 ajoneuvoa). Alueen luovuttamisen ja korvauksen välisestä yhteydestä ei voi päätellä mitään, koska kaikista tiloista ei ole kyseistä tietoa.

6. Mikkeli Tn:o 116228 lopetettu 1991, MO:n päätös 26.3.1992

Toimitus käsittelee valtatie n:o 5 parantamista. Korvausten perustana toimitusmiehet päättivät käyttää ekvivalenttia L_{Aeq} -äänitasoa ja korvauskynnyksenä lääkintöhallituksen päiväohjearvoa 55 dB. Tämän melutason ylittäminen aiheuttaa haittaa asumiselle ja täten alentaa olemassa olevien asuinrakennusten ja niihin liittyvien rakennuspaikkojen arvoa. Rantarakennuspaikkojen osalta korvauskynnykseksi päätettiin 50 dB, koska melu vaikuttaa enemmän rannalla olevien rakennuspaikkojen arvoon kuin sellaisten tonttien, jotka eivät sijaitse rannalla. Toimitusmiehet laskivat äänitasot Myhrberg-Väänänen-tutkimuksen avulla Tielaitokselta saatujen keskivuorokausiliikennemäärien mukaan. Lomarakennuspaikkojen äänitaso laskettiin vuoden 1990 keskikesän vuorokausiliikennemäärien avulla. Laskemisen lisäksi alueella suoritettiin melumittauksia, joiden tuloksiin laskettuja arvoja verrattiin. Jos tulokset olivat ristiriitaisia, arvioitiin todellinen äänitaso, johon korvaus perustui. Toimitusta varten laadittiin em. tutkimuksen perusteella arvonalennustaulukko korvausten määrittämiseen. Taulukko on jyrkempi kuin Myhrberg-Väänänen-tutkimuksessa. Rantarakennuspaikkojen arvonalennusprosentin katsottiin olevan 1,3-kertainen tavalliseen omakotikiinteistöön verrattuna.

Taulukko 10. Taulukko äänitasojen vaikutuksista omakoti- ja rannalla olevien lomakiinteistöjen arvoon.

Melutaso dB	Omakotikiinteistö korvaus-%	Melutaso dB	Rantakiinteistö korvaus-%
		51	1,3
56	1,0	56	7,8
61	6,0	61	15,6
66	12,0	66	28,6
71	22,0	71	41,6
75	30,0	75	52,0

Osalla korvausta vaatineista tiloista on ollut Maanomistajien arviointikeskus asiamiehenä. Kaikkien tilojen vaatimuksia ei ollut käytettävissä.

Mäntylä 3:86 vaati melun lisääntymisen perusteella tielaitosta rakentamaan melukaiteen tien reunaan ko. kiinteistön kohdalle. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tien etäisyys pihalta vaatimuksen mukaan 45 m. Laskettu ekvivalentti melutaso pihapiirissä on 64,6 dB. Mitatut maksimiarvot raskaille ajoneuvoille olivat 74 - 75 dB ja kevyille 62 - 65 dB, mistä toimitusmiehet ovat päättelleet todellisen melutason olevan n. 70 dB. Aiempi laskettu melutaso on ollut 55 dB, joten korvaukseksi tulee 20 %:a asuinrakennuksen ja pihapiirin arvosta (600 000 mk) eli 120 000 mk.

Tuulantei 8:128 ja Tuulantei II 8:181 tilojen omistaja vaati tien rakentamisen aiheuttamista haitoista 70 000 mk. Vaatimukseen sisältyvät mm. liikenteen aiheuttama meluhaitta, maiseman tuhoutuminen sekä talousveden laadun huonontuminen (tien rakentaminen aiheuttanut järven sen lahdelman liejuuntumisen, josta kiinteistö nostaa talousvetensä). Laskettu ekvivalentti melutaso pihapiirissä on 60,3 dB. Mitatut maksimiarvot raskaille ajoneuvoille olivat 55 - 59 dB ja kevyille alle 45, mistä toimitusmiehet ovat päättelleet pihan olevan suojassa niin, ettei todellinen melutaso nouse yli 50 dB:n. Vaatimus on hylätty.

Kylmäkivi 6:27 tilalta toisen mökkipaikan omistaja vaati korvausta talon ja tontin arvon alentumisesta, melu- ja pölyhaitasta sekä rakentamisen aikana uinnin ja virkistyskalastuksen mahdollisuuden menetyksestä. Melutaso oli laskennan mukaan hänen mökkinsä rannassa 57,4 dB ja toisen mökin rannassa 56,7 dB. Mitatut maksimiarvot raskailla ajoneuvoilla olivat korkeintaan 54 dB, joten alueiden pääteltiin olevan niin suojassa tiehen nähden, ettei todellinen ekvivalentti melutaso ylitä 50 dB:ä. Korvausvaatimukset hylättiin.

Oulanniemi 8:159 ja Lisäpalsta 8:196 tilojen omistajat vaativat meluhaitasta 50 000 mk ja kiinteistön arvon alentumisesta 100 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Laskettu melutaso pihapiirissä oli 65,8 dB, mitä havaitut maksimiarvot vahvistivat. Täten korvausperusteeksi vahvistettiin em. arvo, joka vastaa korvausprosenttia 28,4. Kiinteistön arvoksi arvioitiin 350 000 mk ja korvaukseksi määrättiin 99 400 mk, mikä käsittää kaikkinaisen kiinteistön arvon alenemisen.

Heponiemi 8:106 ja Hepomäki 8:198 tilojen omistaja vaati kiinteistön arvon alentumisesta, meluhaitasta ja maiseman tärvelymisestä 40 000 mk. Heponiemen lomarakennuspaikan laskettu melutaso oli 58,4 dB ja mitatut maksimiarvot vaihtelivat välillä 50 - 55 dB. Näiden arvojen perusteella toimitusmiehet päättelivät, ettei todellinen melutaso ylitä korvaustasoa, joten vaatimus tältä osin hylättiin. Hepomäen tilan osalta toimitusmiehet totesivat, ettei tilan alueelle enää voi sijoittaa rantarakennuspaikkaa siten, ettei tiestä aiheutuisi arvon alenemista. Täten toimitusmiehet päättivät korvata kiinteistön arvon alennuksen 20 %:lla rantarakennuspaikan arvosta eli 24 000 mk:lla. Hepomäen tila on luovuttanut maata tiealueeksi.

Itäranta 8:120 vaati tien aiheuttamista pysyvistä haittatekijöistä (mm. meluhaitta, maiseman tuhoutuminen) korvauksena 70 % kiinteistön arvosta

(lomatontti). Ekvivalentti laskettu melutaso pihapiirissä oli 67,8 dB. Mitatut maksimiarvot olivat samaa luokkaa. Täten korvaukseksi määrättiin 33,4 % kiinteistön arvosta (250 000 mk) eli 83 500 mk.

Sirkola 2:53 ja Halilanmäki 2:14 tilojen omistajat vaativat vapaa-ajan kiinteistön arvon alentumisesta $12 \% \cdot 360\,000 \text{ mk} = 43\,200 \text{ mk}$ (n.250 m tielle), rakentamattoman ranta-alueen arvon alentumisesta 35 000 mk sekä meluhaitasta talouskeskuksen osalta $5 \% \cdot 450\,000 = 22\,500 \text{ mk}$. Tilat ovat luovuttaneet maata tiealueeksi. Laskettu melutaso rantasaunan rannassa oli 58,3 dB, eivätkä mitatut arvot ylittäneet 52 dB:ä. Näin ollen toimitusmiehet totesivat rantasaunan olevan niin suojassa, ettei todellinen melutaso ylitä 50 dB:ä ja hylkäsivät vaatimuksen vapaa-ajan kiinteistön arvon alentumisesta. Toimitusmiehet totesivat myös tilan rantarakennusoikeuden jo käytetyn ja hylkäsivät vaatimuksen tältä osin. Talouskeskuksen pihapiirin laskettu melutaso oli 57,0 dB eivätkä mitatut arvot ylittäneet 55 dB:ä, joten toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen sillä perusteella, ettei todellinen äänitaso ylitä korvauskynnystä.

Rinne 2:24 vaati vapaa-ajan kiinteistön arvon alentumisesta $25 \% \cdot 360\,000 = 90\,000 \text{ mk}$. Mökki 40 m päässä tiestä, vaatimus sisältää liikennemelun lisäksi levähdysalueen ja kioskin sijoittamisen tontin läheisyyteen. Tila vaatii korvauskynnykseksi 45 dB:ä. Laskettu melutaso oli pihapiirissä 65,0 dB. Mitatut maksimiarvot raskaille ajoneuvoille vaihtelivat välillä 62-64 dB, joten pihalla sijaitsee ilmeisesti tiehen nähden suojassa. Korvausperusteeksi vahvistettiin 60 dB, joka vastaa 13 %:a. Kiinteistön arvo arvioitiin 270 000 mk:ksi, joten korvaukseksi tuli 35 100 mk. Muilta osin vaatimukset hylättiin toteen näyttämättöminä.

Honkaniemi 2:12 vaati meluhaitan ja kioskin läheisyyden perusteella kiinteistön arvon alentumisesta 60 000 mk. Tiealueelle matkaa 300 m. Kynnyksenä kuuluisi käyttää 45 dB:ä ja melumittaus tehdä viikonloppuisin, koska kyseessä on vapaa-ajan kiinteistö. Laskettu ekvivalentti melutaso oli pihapiirissä 57,3 dB. Mitatut meluarvot raskaille ajoneuvoilla eivät ylittäneet 54 dB:ä, joten toimitusmiehet ovat päättäneet, ettei melutaso ylitä 50 dB:ä ja hylänneet vaatimuksen.

Rypyrinne 2:52 vaati meluhaitasta ja kiinteistön arvon alentumisesta $7 \% \cdot 650\,000 = 45\,500 \text{ mk}$. Vaatimukseen vaikuttaa levähdysalueen ja kioskin läheisyys. Laskettu melutaso alueella oli 60,4 dB. Mitatut maksimiarvot eivät kuitenkaan ylittäneet 53 dB:ä, mistä toimitusmiehet päättelivät todellisen melutason jäävän alle 50 dB ja hylkäsivät vaatimuksen. Edelleen toimitusmiehet totesivat, että tilan omistajan on täytynyt olla tietoinen tiehankkeesta ostaessaan tilaa. Lisäksi tien aiheuttama hyöty kulkuyhteyksien parantumisena on suurempi kuin tiestä aiheutuvat haitat. Näin ollen vaatimus kiinteistön arvon alenemisesta hylättiin.

Sieppo 3:123 tilan omistajat vaativat melun, aurauslumien pihalle tulemisen ja suoran näköyhteyden (tieltä pihalle ja olohuoneeseen) perusteella kiinteistön arvon alentumisesta ja haitasta 18 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Toimitusmiehet totesivat meluhaitan olevan vähäinen. Koska tilan

rakennusoikeus on lisääntynyt, toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen sillä perusteella, että tiestä aiheutunut hyöty on suurempi kuin haitta.

Hiiskula 8:121 on vaatinut meluhaitasta 35 000 mk. Tilan pihapiirissä laskettu melutaso oli 64,3 dB, jota havaitut maksimiarvot vahvistivat. Korvausperusteena käytettiin em. arvoa, joka vastaa korvausprosenttia 24,2. Vaadittu korvaus vastaa 24,2 %:a 145 000 mk:n arvoisesta kiinteistöstä. Koska toimitusmiesten näkemyksen mukaan kiinteistön arvo on suurempi kuin 145 000 mk, he päättivät hyväksyä vaatimuksen.

Seuraavien tilojen vaatimukset eivät olleet käytettävissä:

Koivurinne 8:158 ja Koivuniemi 8:137 tilojen alueella lasketut melutasot olivat 62,2 dB ja 61,0 dB. Mitatut maksimiarvot raskaille ajoneuvoille vaihtelivat välillä 60-62 dB ja kevyille välillä 50-54 dB. Näistä tuloksista toimitusmiehet päättelivät, etteivät laskettu ja mitattu melutaso vastaa toisiaan ja vahvistivat korvausperustaksi 56 dB. Korvaukseksi määrättiin molempien kiinteistöjen osalta $7,8 \% \cdot 250\,000 \text{ mk} = 19\,500 \text{ mk}$.

Harjula 3:78 tilan pihapiirin laskettu melutaso oli 65,1 dB. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Mitatut maksimiarvot raskailla ajoneuvoilla olivat välillä 70-72 dB ja kevyillä välillä 65-69 dB, mistä toimitusmiehet päättelivät todellisen melutaso olevan laskettua suurempi. Korvausperusteena päätettiin käyttää arvoa 68 dB. Tietä edeltäneessä tilanteessa melutason laskettiin olleen 54 dB, joten korvausprosentiksi tuli 16. Asuinrakennusten ja pihapiirin arvoksi toimitusmiehet arvioivat 450 000 mk, joten korvaukseksi määrättiin 72 000 mk. Sillä seikalla, asutaanko tilalla vai ei, eivät toimitusmiehet katsoneet olevan merkitystä korvausta määrättäessä.

Lehtoranta 20:2 tilan asuinrakennuksen pihapiirissä laskettu melutaso oli 56,5 dB, kun taas mitatut maksimiarvot eivät ylittäneet 45 dB:ä. Täten toimitusmiehet hylkäsivät vaatimuksen, sillä pihapiiri sijaitsee selvästi niin suojassa, ettei todellinen melutaso ylitä korvauskynnystä. Tila on saanut ranta-arvon alenemisesta 90 000 mk.

Kesäranta 6:33 tilan laskettu melutaso oli 59,5 dB. Mitatut arvot vaihtelivat pääasiassa välillä 54-56 dB, korkeimman arvon ollessa 58 dB. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Toimitusmiehet päättelivät rakennuspaikan sijaitsevan suojassa niin, ettei todellinen melutaso ylitä 55 dB:ä. Koska rakennuspaikka sijaitsee rannalla, toimitusmiehet päättivät käyttää korvausperusteina 55 dB:ä ja lomarakennuspaikan taulukkoarvoa 6,5 %. Arvioidusta kiinteistön arvosta 450 000 mk:sta tämä vastaa 29 250 mk. Tilan omistaja valitti maaoikeuteen ja vaati melusta ja muusta liikenneimmissiohaitasta aiheutuvasta kiinteistön arvon alentumisesta 100 000 mk ja yhden rantarakennuspaikan menetyksestä 134 000 mk. Melu- ja muuta immissiohaittaa koskevasta vaatimuksesta maaoikeus katsoi, ettei ole esitetty syytä muuttaa toimitusmiesten päätöstä. Muuta immissiohaittaa koskevalta osalta maaoikeus katsoi, että tilalle aiheutuu tilan saunarantaa vastapäätä olevasta levähdyspaikasta sekä tien pengerryksestä johtuva maisemallinen haitta, jonka korvaukseksi maaoikeus määräsi 30 000 mk.

Rinkeli 10:104 ja Kokkila 10:93 tilat olivat vaatineet meluhaitasta korvausta, mutta toimitusmiehet katsoivat ettei melu aiheuta teollisuuskiinteistön arvon alentumista ja hylkäsivät vaatimuksen.

Toimituksen immissiokorvaukset on määrätty pelkästään äänitason ja korvausprosentin perusteella. Toimitusmiehet eivät ole pitäneet markkamääräistä korvausvaatimusta korvaamisen ehtona: myös melukaidetta ja 70 %:a kiinteistön arvosta vaatineille on maksettu meluhaitasta korvaus. Vaatimuksissa on mainittu vain muutaman tilan kohdalla etäisyys tielle: 40 m ja 45 m etäisyydellä olevat ovat saaneet korvausta kun taas 250 ja 300 m:n päässä tieltä olevien tilojen vaatimukset on hylätty. Sekä aluetta luovuttaneille että kauempana tiestä oleville tiloille on maksettu melukorvausta, joten tämä seikka ei ole vaikuttanut harkintaan. Epätavallinen kannanotto toimitusmiehiltä on, ettei tilan asumattomuus vaikuta korvauksen saamiseen. Kokonaisajattelua tukee esimerkki, jossa on vaadittu melusta 50 000 mk ja kiinteistön arvon alentumisesta 100 000 mk. Toimitusmiehet päättivät äänitason perusteella tilan korvaukseksi 99 400 mk, joka kattaa kaikkinaisen kiinteistön arvon alentumisen. Tämä onkin oikea tapa, joka pitäisi saada käytännöksi koko maassa. Väärä tapa olisi esimerkissä ollut, että olisi korvattu melusta vaatimuksen mukaan 50 000 mk.

7. Porvoo Tn:o 307612 lopetettu 1990, MO:n päätös 12.12.1991

Toimitus koskee Helsinki - Lahti moottoriliikennetietä välillä Arola Etelä-Mäntsälä. Pöytäkirjan mukaan liikennemelun vaikutus kiinteistön arvoon on arvioitu Tuomo Heinosen diplomityön mukaisesti. Vaikka lääkintöhallituksen yleiskirjeen mukaiset ohjearvot ovatkin 55 dB asuinalueille ja 45 dB virkistysalueille, käytetään tässä toimituksessa korvauskynnyksenä arvoa 45 dB, koska kyseessä on uusi tielinjaus. Korvaukset määritetään mukauttamalla em. tutkimusta.

Maanomistajien arviointikeskuksen tekemissä vaatimuksissa on kirjallisuuslähteinä käytetty Clas Löfstedtin esitelmää ja Tuomo Heinosen diplomityötä. Yli puolet meluhaitasta korvausta saaneista tiloista on käyttänyt Maanomistajien arviointikeskusta asiamiehenä. Muutaman tilan vaatimus puuttuu.

Tienpitäjä on suorittanut melumittaukset "paikan päällä", vastineen liitteenä on toimitusmiehille annettu kartat, joihin tarkemmat mittauspäikat on merkitty. Niiden kiinteistöjen osalta, joilla on kuulohavaintojen perusteella voitu todeta etteivät raja-arvot ylity, mittaukset on tehty "käsimitoituksina".

Koivusaari 21:35 vaati melusta ja muusta tien läheisyydestä aiheutuvasta haitasta 106 000 mk, mikä vastaa n. 5,2 % talouskeskuksen rakennusten arvosta 2,05 milj.mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Talouskeskuksen etäisyys tielle n. 100 m. Tienpitäjän mukaaan melutaso kiinteistöllä oli 62 dB, joten korvauksen tulisi olla 86 400 mk. Tilalle määrättiin korvausta melusta ja tien läheisyyden aiheuttamasta haitasta vaatimuksen mukaan 106 000 mk.

Lehtilinna 16:72 vaati immissiohaitasta n. 5 %:a talouskeskuksen rakennusten arvosta 2,15 milj.mk eli 107 500 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Etäisyys talouskeskuksesta tielle n. 150 m. Tienpitäjän mukaan melutaso oli vanhan asuinrakennuksen pihalla 62 dB ja uuden kiinteistön pihalla 56

dB. Tielaitos esitti korvauksiksi vanhan kiinteistön osalta 35 000 mk ja uuden kiinteistön 50 000 mk. Tila sai korvausta melusta ja tien läheisyyden aiheuttamasta haitasta vaatimuksen mukaan 107 500 mk.

Toivola 16:33 vaati immissiohaitasta n. 4,2 % rakennusten arvosta 1,2 milj.mk eli 50 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Talouskeskuk- sen ja tien välinen etäisyys on hiukan yli 100 m. Tienpitäjän vastineen mu- kaan tien ja rakennusten välinen kumpu vaimentaa melun niin, ettei äänitaso nouse yli 50 dB, joten vaatimus on aiheeton. Tilalle määrättiin korvausta me- lusta ja tien läheisyyden aiheuttamasta haitasta 30 000 mk.

Niemensalo 3:42 tilan vaatimus puuttuu. Tila on luovuttanut maata tiealueek- si. Tienpitäjän mittausten mukaan äänitaso kiinteistöllä oli 61 dB ja riittävä korvaus olisi 50 000 mk. Tila sai korvausta immissiosta, melusta ja muusta tien läheisyydestä aiheutuvasta haitasta 152 000 mk. Tila valitti maaoikeu- teen vaatien mm. immissiosta 231 000 mk, mutta maaoikeuden mukaan tilan kokonaiskorvaus oli vähintään tielain edellyttämän täyden korvauksen mu- kainen ja hylkäsi vaatimuksen.

Antila 16:39 vaati immissiohaitoista 35 000 mk, mikä vastaa n. 5 %:a raken- nusten arvosta 0,7 milj.mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Talouskes- kuksen ja tien välinen etäisyys on n. 300 m. Tienpitäjän vastineen mukaan äänitaso kiinteistöllä on alle 50 dB ja vaatimus aiheeton. Tila sai korvausta melusta ja kiinteistön arvon alentumisesta 15 000 mk.

Sarkamaa 16:24 tilan omistajat vaativat melusta ja muusta tien läheisyydes- tä aiheutuvasta haitasta 40 000 mk, mikä vastaa n. 4 %:a rakennusten ar- vosta 800 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tien ja talouskes- kuksen välinen etäisyys on n. 200 m. Tienpitäjän vastineen mukaan äänitaso kiinteistöllä on alle 50 dB ja vaatimus aiheeton. Tilalle määrättiin korvausta melusta ja kiinteistön arvon alentumisesta 20 000 mk.

Metsälä 16:8 vaati meluhaitasta 150 000 mk, mikä vastaa 10 %:a rakennus- ten arvosta 1,5 milj.mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Talouskeskuk- sen ja tien välinen etäisyys on n. 70 m. Tienpitäjän mukaan kiinteistön melu- taso oli 61 dB ja riittävä korvaus 60 000 mk. Tila sai korvausta melusta, tien läheisyydestä, suojattomuudesta ja kiinteistön arvon alentumisesta 128 000 mk.

Paimela 3:56 vaati meluhaitasta korvausta 50 000 mk, mikä vastaa n. 5 %:a rakennusten arvosta n. 1 milj.mk. Talouskeskus n. 300 m:n päässä moottori- liikennetiestä ja n. 170 m:n päässä uudesta Ohkolan tiestä. Tienpitäjän vasti- neen mukaan melutaso kiinteistöllä oli alle 50 dB ja vanhalta tieltä tullut melu oli vähintään yhtä suurta kuin uudelta tieltä, joten vaatimus oli aiheeton. Tila sai korvausta melusta, tien läheisyydestä ja kiinteistön arvon alentumisesta 20 000 mk.

Arola II 3:32 tilan vaatimus puuttuu. Tienpitäjän mukaan tilan melutaso on 54 dB, joten vaatimus oli aiheeton. Tilalle määrättiin korvausta melusta, tien läheisyydestä ja kiinteistön arvon alentumisesta 20 000 mk.

Päivärinne 13:24 vaati immissiohaitoista ja tien läheisyydestä aiheutuneesta kiinteistön arvon alentumisesta 40 000 mk. Rakennus sijaitsee vajaan 50 m:n päässä tien reunasta. Tienpitäjän mukaan melutaso tällä vapaa-ajan kiinteistöllä oli 57 dB. Tienpitäjä esitti korvaukseksi 17 000 mk. Tila sai korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja melusta 17 000 mk.

Kopinaro 13:56 tilan omistajat vaativat korvausta immissiohaitoista 55 000 mk. (Rakennusten arvo n. 400 000 mk.) Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tien etäisyys tontilta n. 100 m. Tienpitäjän mukaan kiinteistön äänitaso oli mittauksissa 53 dB, joten vaatimus oli aiheeton. Tila sai korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja melusta 32 000 mk.

Länsiranta 3:29 vaati melusta ja muusta tien läheisyyden aiheuttamasta immissiohaitasta 137 000 mk, vastaten n. 11 %:a rakennusten arvosta (1,25 milj.mk). Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Talouskeskus sijaitsee 50-100 m:n päässä tiestä. Tienpitäjän vastineen mukaan melutaso kiinteistöllä oli 52 dB ja päärakennusta suojaa runsas puusto, joten korvauksiin ei ollut aihetta. Tilalle määrättiin korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja melusta 28 000 mk.

Myllypelto 13:14 tilan omistajat vaativat immissiohaitasta 36 000 mk, mikä vastasi 6 %:a 0,6 milj.mk:n arvoisesta kiinteistöstä. Asuinrakennuksen etäisyys tieltä on 100 m. Melutaso kiinteistöllä oli tienpitäjän mukaan 51 dB ja kiinteistöä suojaa runsas puusto, joten vaatimus oli aiheeton. Tila sai korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja melusta 36 000 mk.

Niittylä 14:26 tilan omistaja vaati yksityistieltä tulevasta pölystä 5 000 mk ja meluhaitasta 1 000 mk. Kiinteistön etäisyys tielle omistajan arvion mukaan 130-150 m. Tienpitäjä ei ottanut vastineessaan kantaa meluhaittaan, pölyhaitta oli tienpitäjän mukaan aiheeton vaatimus. Tilalle määrättiin korvausta melusta vaatimuksen mukaan 1 000 mk.

Nummela 14:27 vaati melu- ja muista immissiohaitoista korvausta 30 000 mk. Asuinrakennus sijaitsee 100 m:n päässä tiestä. Tienpitäjän mukaan äänitaso kiinteistöllä oli 45-50 dB, joten korvauksiin ei ollut aihetta. Tila sai korvausta kiinteistön arvon alentumisesta ja melusta 5 000 mk.

Ollila 5:635 tilan omistaja vaati tilan käyttöarvon alenemisen johdosta meluhaitasta 10 000 mk, saastehaitasta 10 000 mk, maisemallisesta haitasta 5 000 mk sekä muista moottoriliikennetiestä aiheutuvista haitoista 5 000 mk. Lisäksi omistaja vaati erikseen tilan myyntiarvon alenemisen johdosta 200 000 mk. Tie sijaitsee omistajan mukaan 50 m päässä tilan päärakennuksesta. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tienpitäjän vastineen mukaan äänitaso kiinteistöllä oli 59 dB ja riittävä korvaus 45 000 mk. Tilalle määrättiin korvausta melusta, immissiosta ja kiinteistön arvon alentumisesta 77 000 mk.

Syrjälä 5:123 vaati meluhaitasta 150 000 mk sekä kiinteistön arvon alenemisesta 150 000 mk. Omistaja oli teettänyt melumittauksen sunnuntai-iltana, jolloin äänitaso vaihteli välillä 55,8 - 95,8 dB, keskiarvon ollessa 71,7 dB. Tienpitäjä oli mitannut melutason kuistin sijaan oleskelupihalla ja saanut

tulokseksi 64 dB. Tienpitäjä esitti 80 500 mk:n korvausta. Tila sai toimituksessa melusta, immissiosta ja kiinteistön arvon alentumisesta korvausta 125 000 mk.

Ahde 5:48 vaati melusta ja muista immissiohaitoista korvauksena 17 500 mk. Vapaa-ajan kiinteistön ja tien välinen etäisyys on n. 70 m (tontin keskikohdalle). Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tienpitäjän mittauksen mukaan äänitaso kiinteistöllä oli 65 dB. Tienpitäjä esitti korvaukseksi arvottomasta rakennuksesta maapohjineen 8000 mk. Tilalle määrättiin korvausta melusta, immissiosta ja kiinteistön arvon alentumisesta 17 500 mk.

Johanberg 5:486 tilan omistajat vaativat korvausta meluhaitasta n. 4 %:a rakennusten arvosta 0,5 milj.mk:sta eli 20 000 mk sekä tonttiarvon alentumisesta 4 mk/m² n. 3 800 m²:n alueesta, mikä tekee 15 200 mk. Talouskeskukseen etäisyys tiestä on n. 150 m. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tienpitäjän mukaan äänitaso kiinteistöllä oli n. 57 dB ja riittävä korvaus 8 000 mk. Tila sai korvauksena melusta, immissiosta ja kiinteistön arvon alentumisesta 36 000 mk.

Ahde II 5:122 vaati kiinteistön arvon alenemisesta 450 000 mk. Tila on luovuttanut maata tiealueeksi. Tienpitäjän vastineen mukaan melutaso kiinteistöllä oli 62 dB. Tienpitäjä esitti 40 000 mk:n korvausta. Lisäksi tienpitäjä neuvotteli omistajan kanssa koko tilan lunastamisesta. Tilalle määrättiin melusta, immissiosta ja kiinteistön arvon alentumisesta korvausta 136 000 mk.

Koivukangas 5:216 tilan omistajat vaativat melusta ja muusta tien läheisyydestä aiheutuneesta immissiohaitasta korvausta n. 10 %:a kiinteistön arvosta eli 50 000 mk. Tontin etäisyys tiestä on n. 100 m. Tienpitäjän vastineen mukaan äänitaso kiinteistöllä oli 58 dB. Tienpitäjä esitti 20 000 mk:n korvausta. Tila sai melusta ja immissiosta korvausta 50 000 mk.

Rintelä 5:118 vaati korvausta melusta ja muusta tien läheisyydestä asumiselle aiheutuvasta immissiohaitasta 75 000 mk, mikä vastaa n. 10 %:a talousrakennusten arvosta 0,7 milj.mk:sta. Asuinrakennuksen etäisyys tiestä on n. 50 m. Tienpitäjän mittauksen mukaan melutaso kiinteistöllä oli 62 dB, ja tienpitäjä oli neuvotellut koko tilan lunastamisesta valtiolle. Korvaukseksi melusta tienpitäjä esitti 28 800 mk. Tilalle määrättiin korvausta melu- ja immissiohaitasta sekä kiinteistön arvon alentumisesta 68 000 mk.

Koivikko 5:484 tilan omistajat vaativat melusta ja muusta tien läheisyydestä aiheutuvasta immissiohaitasta korvausta n. 14 %:a kiinteistön arvosta 0,5 milj.mk:sta eli 70 000 mk. Tiealueen ja tontin välinen etäisyys on lyhimmillään vain parikymmentä metriä. Tienpitäjän vastineen mukaan melutaso oli 59 dB ja riittävä korvaus 25 000 mk. Tila lunastettiin valtiolle, joten vaatimus hylättiin.

Immissiokorvaukset on määritelty Tuomo Heinosen diplomityön mukaan, jolloin korvaus tutkimuksen tekotavasta johtuen käsittää kaikkien immissioiden aiheuttaman kiinteistön arvon alennuksen. Tästä syystä onkin yllättävää, että näin saadun korvauksen on ilmoitettu kattavan melun lisäksi mm. immissiohaitan, tien läheisyyden aiheuttamat haitat ja kiinteistön arvon alentumisen.

Toimituksessa on kaikille tiloille otettu korvauskynnykseksi 45 dB, joka on nykyisten ohjearvojen mukaan virkistysalueiden päiväarvo ja uusien asuin-alueiden yöarvo. Perusteeksi alemmalle kynnykselle todetaan, että tie on tehty aivan uuden linjauksen mukaan. Korvauskynnyksen alentaminen on epätavallista. Jos korvausta saaneet kiinteistöt olisivat ilman tien rakentamista sopineet virkistyskäyttöön, kynnyksen alentaminen on perusteltua. Toimitusmiehet ovat ilmeisesti ottaneet kannan, jonka mukaan uuden alueen joutuessa moottoriliikennetien tuntumaan alue voidaan rinnastaa virkistysalueeseen. Alueen melutaso toki nousee rajusti tien rakentamisen seurauksena, mutta käytännön yleistymättömyys asettaa eri puolilla maata asuvat ja eri toimitusinsinöörien toimituksissa asianosaisina olevat ihmiset eriarvoiseen asemaan.

Päätöstä voi kritisoida sillä, että nyky-yhteiskunta tuottaa erilaisia immissioita, joita ihmisten on siedettävä jonkin verran. Sietokynnyksen voidaan ajatella tulevan hallinnollisista ohjearvoista. Toisaalta maaseudulle muuttaneen ihmisen ei voida olettaa tarvitsevan sietää yhtä paljon immissioita kuin taajama-alueella asuvan. Tien rakentaminen tällaiselle alueelle on asia, johon asukkaat eivät juurikaan voi vaikuttaa ja siksi sietokynnyksen alentaminen on perusteltua. Tielaitos ei valittanut päätöksestä maa- ja metsäministeriöön. Täten voitaisiin ajatella tielaitoksen hyväksyneen korvauskynnyksen alentamisen tässä tapauksessa alueilla, jotka joutuvat uuden tielinjauksen vuoksi immissioille alttiiksi. Yksi asianosainen valitti mm. immissiokorvauksesta, mutta maa- ja metsäministeriö katsoi tilan kokonaiskorvauksen olevan täyden korvauksen mukainen ja hylkäsi vaatimuksen. Koska tielaitos ei valittanut, maa- ja metsäministeriö ei ottanut kantaa korvauskynnyksen alentamiseen.

Korvauskynnyksen alentaminen tässä tapauksessa on siis perusteltua, mutta miksi tienpitäjä ei ole melumittauksia tehdessään tiennyt kynnyksestä? Niiden tilojen kohdalla, joilla tienpitäjä ilmoitti melun olevan alle 50 dB, toimitusmiehet ovat ilmeisesti joutuneet arvioimaan todellisen melutason saadaksesen alennusprosentin.

Sekä alueluovuttajille että tiealueen ulkopuolisille tiloille on määrätty melukorvauksia. Suurin etäisyys tiealueen ja melukorvausta saaneen tilan rakennusten välillä on 300 m. Muuten korvaussummat viittaavat huomattaviin arvon menetyksiin, paitsi yksityistieltä tulevasta melusta määrätty 1 000 mk ja moottoriliikennetieltä tulevasta melusta määrätty 5 000 mk.

8. Helsinki Tn:o 110077 lopetettu 1989, MO:n päätös 6.3.1990

Toimitus koskee Leppävaaran - Konalan maantien eli kehä I:n rakentamista. Korvauskynnyksenä toimitusmiehet ovat päättäneet käyttää 55 dB:ä. Melusta aiheutuva kiinteistön arvon aleneminen on korvattava, jos melu on syntynyt kiinteistön muodostumisen tai rakentamisen jälkeen (aikaprioriteettiperiaate). Tielaitos on tehnyt toimitusmiesten läsnäollessa melumittauksen, jonka mukaan äänitaso ylitti 55 dB:ä. Korvaus määritettiin arvon alennusprosenttina kiinteistön kokonaisarvosta eli maapohjan ja rakennusten yhteenlasketusta arvosta. Arvon alennusprosentit toimitusmiehet arvioivat Heinosen diplomityön mukaan. Toimituksessa määrättyyn melukorvaukseen sisältyy myös tietty pölystä ja saasteesta tuleva korvaus. Tilan 8:2 osalta todetaan, että korvaus pitää sisällään myös muut liikenteestä aiheutuvat haitat.

Tielaitoksen vastineen mukaan ei ole todettavissa edellytyksiä arvonalentumisesta esitettyjen korvausvaatimusten hyväksymiseksi, joten vaatimukset tulisi hylätä aiheettomina.

Tila 6:256 vaati pihan käytön estymisestä melun vuoksi 10 000 mk, sekä kiinteistön arvon alennuksesta 200 000 mk. Mittauksen mukaan melutaso oli 58 dB. Toimitusmiehet päättivät korvata 3,1 %:a kiinteistön arvosta 650 000 mk:sta eli 20 150 mk, mikä kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset. Tilan omistajat valittivat maaoikeuteen ja vaativat korvauksen korottamista toimituksessa vaatimiensa korvausten mukaisiksi. Maaoikeus katsoi tilalle meluhaitasta määrätyn korvauksen vastaavan täyttä korvausta eikä muuttanut toimitusta tältä osin.

Tila 6:254 vaati pihan käytön estymisestä 10 000 mk, kiinteistön melun ja pölyn estokorjauksesta 120 000 mk ja kiinteistön arvon alentumisesta 110 000 mk. Havaintojen mukaan kiinteistön melutaso oli 57 dB. Tilalle määrättiin korvauksena 2,1 %:a kiinteistö arvosta 780 000 mk:sta eli 16 380 mk, joka kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset.

Tilan 6:301 omistajat vaativat pihan käytön menetyksestä 20 000 mk, rakennuksen korjaamisesta ääntä ja saastetta kestäväällä materiaalilla 120 000 mk sekä kiinteistön arvon alennuksesta 124 800 mk. Kiinteistön melutaso oli 59 dB, joten toimitusmiehet määrsivät korvaukseksi 31 080 mk eli 4,2 %:a kiinteistön arvosta 740 000 mk:sta. Korvaus kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset.

Tila 6:302 vaati kiinteistön arvon alentumisesta 170 000 mk. Mittausten mukaan kiinteistön melutaso oli 58 dB. Tilalle määrättiin korvausta 3,1 %:a kiinteistön arvosta 660 000 mk:sta, yhteensä 20 460 mk. Korvaus kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset.

Tila 6:303 vaati korvausta meluhaitoista 90 000 mk ja saastehaitoista 110 000 mk. Kiinteistön melutason todettiin olevan 59 dB, jolloin korvaukseksi määrättiin 4,2 %:a 650 000 mk:sta eli 27 300 mk. Tämä korvaus kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset.

Tilan 6:308 omistajat vaativat korvausta pihan käytön menetyksestä 20 000 mk, rakennuksen korjaamisesta ääntä vaimentavalla materiaalilla 120 000 mk sekä kiinteistön arvon alenemisesta 124 800 mk. Mittauksen mukaan kiinteistön melutaso oli 60 dB. Toimitusmiehet päättivät korvata arvon alenemisesta 30 680 mk, joka vastaa 5,2 %:a kiinteistön arvosta 590 000 mk:sta. Tämä korvaus kattoi kaikki erillään vaaditut korvaukset.

Tila 6:304 vaati pihan käytön menetyksestä melun vuoksi 20 000 mk, rakennusten korjauksesta ääntävaimentavalla materiaalilla 120 000 mk ja kiinteistön arvon alenemisesta 124 000 mk. Melutason todettiin olevan 59 dB, joten korvaukseksi arvon alenemisesta määrättiin 4,2 %:a 640 000 mk:sta eli 26 880 mk.

Tila 6:305 vaati korvausta melusta ja pihan käytön menetyksestä 20 000 mk, rakennusten korjaamisesta 120 000 mk sekä kiinteistön arvon alenemisesta 124 000 mk. Mittausten mukaan melutaso kiinteistöllä oli 58 dB, joten korvaukseksi määrätettiin 3,1 %:a 610 000 mk:sta eli 18 910 mk.

Tila Kuusikko 8:2 vaati korvauksena melun, pölyn ja pakokaasujen aiheuttamasta kiinteistön arvon alentumisesta 633 750 mk. Kiinteistön arvoksi arvioitiin 6 424 500 mk, jolloin maapohjan hinta sisältyy asuin- ja liikehuoneistojen neliöhintoihin. Melutaso vaihteli pihalla ja parvekkeilla välillä 58 - 62 dB, keskimääräisen melutason ollessa siis 60 dB, mikä merkitsisi pientalossa 5,2 %:n arvon alennusta eli 334 074 mk:a. Koska kyseessä on kerrostalo, tulee arvon alennuksen olla pienempi kuin pientalossa. Näin siksi, että kerrostalossa pihan käyttö merkitsee vähemmän kuin pientalossa eikä melu haittaa liikehuoneistoja. Edellä mainituilla perusteilla toimitusmiehet päättivät kerrostalon immissiohaitan vastaavan n. 40 %:a vastaavasta pientalon haitasta, joten korvaukseksi määrättiin 114 000 mk. (Korvaus määräytyy seuraavasti: asuinhuoneistojen arvo on $607,5 \text{ m}^2 \times 9\,000 \text{ mk/m}^2 = 5\,467\,500 \text{ mk} \times 5,2 \% \times 40 \%.$) Asunto-osakeyhtiö valitti maaoikeuteen vaatien alunperin vaatimaansa korvausta. Maaoikeus muutti toimituksessa määrättyä korvausta siten, että perusteena käytettiin 10 000 mk:n asuntoneliömetrihintaa, jolloin korvaukseksi tuli 126 500 mk.

Korvauskynnyksenä tässä toimituksessa on pidetty lääkintöhallituksen suosituksen mukaisesti 55 dB. Korvaus on saatu tontilla mitatun melun määrittelemän arvon alennusprosentin mukaan kiinteistön arvosta. Prosentti on saatu suoraan Tuomo Heinosen diplomityöstä ja melumittaukset on tehnyt tienpitäjä.

Korvausten perusteella voidaan todeta menetettyjen kiinteistön arvojen olleen huomattavia, koska pieniä korvauksia ei ole maksettu. NaapL:n vaikutus näkyy aikaprioriteettiperiaatteen huomioon ottamisena. Toimituksessa on maksettu korvaus myös kerrostalolle, jolloin vain asuinhuoneistot on otettu huomioon. Toimitusmiesten mukaan pihan merkitys kerrostalolle on 40 %:a pientalon pihan merkityksestä. Maaoikeus hyväksyi nämä periaatteet ja korotti vain asuntoneliömetrin hintaa.

9. Helsinki Tn:o 108622 lopetettu 1990, MO:n päätös 4.9.1991

Toimituksen kohteena on Helsinki - Lahti moottoriliikennetie välillä Jokiniemi - Arola. Melukorvausvaatimusten johdosta tielaitos suoritti melumittaukset 21-22.9.1989, 16.3.1990 ja 15.8.1990. Toimitusmiehet päättivät arvioida meluhaitan, johon sisältyy myös muun liikenteestä johtuvan saasteen aiheuttama arvon alennus, soveltaen Heinosen diplomityötä. Korvauskynnykseksi päätettiin lääkintöhallituksen suositus 55 dB. Niille kiinteistöille tai kiinteistöjen osille, jotka rajoittuvat tiehen tai ovat sen välittömässä läheisyydessä, toimitusmiehet päättivät määrätä meluhaittakorvauksen lisäksi eri korvauksen tien läheisyyden aiheuttamasta arvon alennuksesta tapauskohtaisesti. Tielaitoksen vastineen pääkohdat on kirjattu tiloittain säilytettäviin asiakirjoihin.

Railinaho 9:144 vaati tien läheisyydestä aiheutuvasta haitasta 75 000 mk. Vastineessaan tielaitoksen toteaa melutason olevan 56 dB ja esittää korvauksen suuruudeksi 10 000 mk. Tila sijaitsee n. 50 m:n päässä

moottoriliikennetiestä. Tilalle määrättiin korvausta meluhaitasta 1,1 %:a jäännöskiinteistön arvosta 510 000 mk:sta eli 5 610 mk, sekä tien läheisyydestä johtuvasta arvonalennuksesta 4 390 mk, yhteensä 10 000 mk.

Kisala 9:176 tilan omistajat vaativat korvausta meluhaitasta 20 000 mk. Mittausten mukaan melutaso oli 64 dB ja tielaitos esitti korvaukseksi 35 000 mk:a. Toimitusmiehet päättivät korvata meluhaitasta 9,1 %:a jäännöskiinteistön arvosta 400 000 mk:sta eli 36 400 mk, sekä tien läheisyyden aiheuttamasta arvonalennuksesta 3 600 mk, yhteensä 40 000 mk.

Metsämaa 9:187 vaati melu- ja muusta immissiohaitasta 25 000 mk. Kiinteistön melutaso oli mittausten mukaan 56 dB ja tielaitos esitti 15 000 mk:n korvausta. Korvaukseksi melusta määrättiin 1,1 %:a jäännöskiinteistön arvosta 850 000 mk eli 9 350 mk.

Pietilä 11:99 vaati korvausta melun, pölyn, noen, pakokaasujen sekä turvatomuuden vuoksi 200 000 mk. Kiinteistön melutaso oli 63 dB. Tielaitoksen mukaan tilan rakennuksen arvo on 700 000 mk ja 65 000 mk olisi riittävä korvaus. Tilalle määrättiin korvausta meluhaitasta 8,1 %:a 900 000 mk:sta eli 72 900 mk, sekä tien läheisyydestä aiheutuvasta arvonalennuksesta 7 100 mk yhteensä 80 000 mk.

Jyskelä 9:184 vaati tien läheisyyden aiheuttamista haitoista ja talouskeskuksen käyttöarvon huonontumisesta 96 000 mk. Tielaitoksen vastineen mukaan kiinteistön melutaso oli 56 dB, rakennuksen arvo 700 000 mk ja riittävä korvaus 35 000 mk. Havaintojen mukaan talouskeskus sijaitsee aivan tien vieressä, osaksi suoja-alueella. Tilalle määrättiin korvaukseksi meluhaitasta 1,1 %:a 900 000 mk:sta eli 9 900 mk sekä tien läheisyyden aiheuttamasta talouskeskuksen arvonalennuksesta 40 100 mk, yhteensä 50 000 mk.

Vaahteralehto 9:193 tilan omistajat vaativat korvausta tien läheisyyden aiheuttamista haitoista ja kiinteistön käyttöarvon huonontumisesta 100 000 mk. Tielaitoksen mukaan melutaso kiinteistöllä oli 63 dB, joten riittävä korvaus olisi 35 000 mk. Havaintojen mukaan tila rajoittuu tiehen ollen osittain suoja-alueella. Meluhaitta päätettiin korvata 48 600 mk:lla, vastaten 8,1 %:a jäännöskiinteistön arvosta 600 000 mk:sta ja tien läheisyydestä johtuva arvonalennus 23 400 mk:lla, yhteensä 72 000 mk.

Rauninmaa 9:145 vaati melu- ym haitoista korvauksena 40 000 mk. Mittausten mukaan melutaso oli 59 dB. Tielaitos esitti korvaukseksi 21 000 mk. Kiinteistö on n. 100 m:n päässä tieltä. Tilalle määrättiin korvausta meluhaitasta 4,2 %:a 610 000 mk:sta eli 25 620 mk.

Ritvanmäki 9:143 vaati melu- ym haitoista 10 000 mk. Tielaitoksen mukaan melutaso oli 53 dB, joten vaatimus on aiheeton. Havaintojen mukaan tielle matkaa n. 150 m. Toimitusmiehet päättivät hylätä vaatimuksen aiheettomana.

Lehto 9:124 tilan omistajat vaativat korvausta tien läheisyyden aiheuttamasta arvonalennuksesta 200 000 mk. Melutaso oli 60 dB. Tielaitos esitti korvaukseksi 45 000 mk. Havaintojen mukaan tielle on matkaa n. 50 m.

Toimitusmiehet päättivät korvata meluhaitan 46 800 mk:lla, joka vastaa 5,2 %:a 900 000 mk:sta sekä tien läheisyydestä johtuvan arvonalennuksen 33 200 mk:lla, yhteensä 80 000 mk.

Jokiäyräs 9:78 vaati melusta korvausta 100 000 mk. Melutason todettiin olevan 58 dB. Tielaitos esitti korvauksen määräämistä vaatimuksen mukaiseksi. Toimitusmiehet päättivät korvauksen suuruudeksi 80 000 mk.

Linjamäki 21:109 vaati korvausta tien läheisyydestä aiheutuvasta haitasta 45 000 mk. Mittausten mukaan melutaso oli 61 dB. Tielaitos esitti korvaukseksi 45 000 mk. Tilalle määrättiin korvausta melusta 6,2 %:a jäännöskiinteistön arvosta 450 000 mk:sta eli 27 900 mk sekä tien läheisyydestä johtuvasta arvonalennuksesta 17 100 mk, yhteensä 45 000 mk.

Takala 21:249 vaati tien läheisyydestä aiheutuvista haitoista 38 000 mk. Kiinteistön melutaso oli 59 dB. Tielaitos esitti korvaukseksi 15 000 mk. Tilalle korvattiin meluhaitasta 21 000 mk, joka vastasi 4,2 %:a talouskeskuksen ja rakennusten arvosta 500 000 mk:sta.

Tiensuu 21:105 vaati korvausta meluhaitasta. Melutason todettiin olevan 58 dB. Korvauksen suuruudeksi päätettiin 3,1 %:a 600 000 mk:sta eli 18 600 mk.

Tuulensuu 21:106 vaati meluhaitan korvausta. Kiinteistön melutaso oli 58 dB. Tielaitos esitti korvaukseksi 30 000 mk. Korvaukseksi päätettiin 3,1 %:a 1 500 000 mk:sta eli 46 500 mk.

Toimituksessa oli kaiken kaikkiaan viisi kiinteistöä, joiden immissiokorvausvaatimukset hylättiin, koska melutaso ei mittausten mukaan ylittänyt 55 dB:ä.

Toimituksessa määräytyistä mm. melukorvauksista valitettiin maa- ja metsätalouden ministeriön mukaan jokainen asianosainen oli saanut toimituksessa vähintään lain edellyttämän täyden korvauksen, joten valitukset hylättiin.

Tässä toimituksessa melukorvaukset on määrätty samoilla perusteilla kuin edellisessä toimituksessa. Melukorvauksen todetaan kattavan myös muut saasteet. Melukorvauksen lisäksi tiehen rajoituville ja tien välittömässä läheisyydessä oleville tiloille on määrätty korvaus tien läheisyyden aiheuttamasta arvonalennuksesta. Tämä korvaus on ilmeisesti määrätty harkinnanvaraisesti toimitusmiesten päätettyä, mitä suuruusluokkaa kokonaiskorvauksen pitäisi olla. Muutaman tilan kohdalle on merkitty etäisyys tieltä ja niiden perusteella 100 m:n etäisyydellä oleva tila on vielä saanut korvausta.

4.3 Esimerkkitoimitusten vaadituista ja maksetuista korvauksista tehdyt taulukot

Edellä tässä luvussa käsitellyistä toimituksista selvitettiin vaatimus- ja korvausmäärien suuruusluokka eri tyyppisissä tapauksissa. Eri tieluokille, melutasoille ja kiinteistötyypeille arvioitiin vaatimusten ja korvausten vaihteluvälejä. Lisäksi vaatimuksia ja korvauksia tarkasteltiin ajallisesti ja alueellisesti. Nämä esimerkkitoimitukset on otettu mukaan myös laskettaessa koko aineistosta taulukoita, jotka ovat seuraavassa luvussa.

Esimerkkitoimituksista taulukot laskettiin sekä korvaus- että vaatimusmäärille, jotta voidaan verrata maksettuja korvauksia vaadittuihin. Hylättyjä vaatimuksia ei ole otettu mukaan taulukoihin. Taulukoiden korvaukset ovat lopullisia, maksettuja korvauksia, huolimatta mahdollisista muutoksista oikeusistuimissa. Esim. jos korvaus on muuttunut vielä korkeimmassa oikeudessa, se on otettu taulukkoon eikä muita. Mahdollinen vaatimusten puuttuminen selittyy sillä, ettei vaatimuksia välttämättä ole kirjattu asiakirjoihin ja sillä ettei vaatimusten tarvitse olla markkamääräisiä.

Tieluokittain lasketuissa taulukoissa aineisto jaettiin neljään luokkaan: moottori- ja moottoriliikennetiet, kanta- ja valtatie, maantiet ja paikallistiet sekä kevyen liikenteen väylät. Viimeksimainittuun luokkaan otettiin toimitukset, joissa tien sijaintia ei ollut muutettu vaan tien reunaan oli ainoastaan rakennettu kevyen liikenteen väylä. Melun suhteen aineisto käytiin läpi kiinteistökohtaisesti. Ne tapaukset, joiden äänitaso oli merkitty pöytäkirjaan tai vaatimuksiin, jaettiin neljään luokkaan: alle 55 dB, 55 - 60, 60 - 65 ja yli 65 dB.

Alueellisesti aineisto jaettiin pääkaupunkiseutuun ja muuhun Suomeen. Edelliseen kuuluvat Helsingin maanmittaustoimiston tekemät toimitukset. Ajan suhteen aineisto käsiteltiin neljässä osassa: 1970-luku, 1980 - 1984, 1985 - 1989 sekä 1990-luku. Toimitukset jaettiin lopettamisvuoden mukaan. Kiinteistökohtaisesti aineisto jaettiin lomakiinteistöihin, asuinkiinteistöihin, joihin kuuluivat maatilojen talouskeskukset ja omakotitontit sekä kerrostalotontteihin. Koko aineistossa oli vain yksi kerrostalokiinteistö, jolle määrättiin korvausta.

Aineistolle laskettiin tilastollisia tunnuslukuja ja taulukoihin otettiin tapausten lukumäärä, väli, johon 75 %:a aineistosta kuuluu, keskiarvo sekä aineiston pienin ja suurin luku. Tunnusluvut laskettiin Statistix-ohjelmalla. Taulukoissa olevat luvut on otettu suoraan asiakirjoista tekemättä muutosta tämän päivän rahan arvoon. Näin siksi, että korvaukset liittyvät kiinteistön arvoon, ja kiinteistöjen arvot ovat vaihdelleet viime vuosikymmeninä.

Tarkemmin käsitellyistä toimituksista lasketun taulukon mukaan korvausvaatimusten taso olisi ajan myötä laskenut kun taas maksetut korvaukset olisivat kasvaneet. Pääkaupunkiseudulla maksetut korvaukset ovat olleet melkein kaksinkertaiset verrattuna muuhun maahan. Tämä selittyy sillä, että pääkaupunkiseudulla on paljon moottoriteitä ja enemmän liikennettä, mistä johtuen enemmän meluakin kuin muualla. Lisäksi pääkaupunkiseudulla kiinteistöjen arvo on keskimäärin suurempi kuin muualla.

Näiden toimitusten mukaan pääkaupunkiseudulla on myös vaadittu suurempia korvauksia kuin muualla. Tämä johtuu kiinteistöjen suuremmasta arvosta ja ainakin osittain Maanomistajien arviointikeskuksen runsaasta käyttämisestä asiamiehenä ko. toimituksissa.

Tässä luvussa käsitellyissä toimituksissa maksetut korvaukset kasvavat tieluokan suurentuessa. Tämä onkin loogista, sillä mitä suurempi tie, sitä enemmän autoja ja suurempi nopeus ja sitä enemmän melua. Vaatimukset eivät kasva yhtä tasaisesti johtuen Kehä I:n kuulumisesta maanteihin. 633800 mk:n vaatimus kuuluu aineiston ainoalle kerrostalolle.

Taulukko 11. Tarkemmin käsiteltyjen toimitusten vaatimus- ja korvausmääristä lasketut tunnusluvut eri tapauksissa.

Aika	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
1985 - 89					
vaatimus	16	114 300 - 214 700	164 500	3 000	633 800
korvaus	19	14 400 - 29 470	21 940	2 000	126 500
1990 - >					
vaatimus	59	73 490 - 97 600	85 550	6 000	450 000
korvaus	69	36 180 - 46 490	41 340	1 000	152 000
Alue	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Pääkaupunkiseutu					
vaatimus	39	108 900 - 147 400	128 100	6 000	450 000
korvaus	44	41 190 - 55 320	48 260	1 000	152 000
Muu Suomi					
vaatimus	35	48 400 - 68 610	58 510	3 000	215 300
korvaus	44	21 270 - 30 810	26 040	2 000	120 000
Tieluokka	luku- määrä	75 % vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Moottori- ja moottoriliikennetiet					
vaatimus	41	84 530 - 115 600	100 000	6 000	450 000
korvaus	45	41 310 - 54 380	47 850	1 000	152 000
Valta- ja kantatiet					
vaatimus	13	45 030 - 85 020	65 020	15 000	215 300
korvaus	19	25 470 - 44 450	34 960	5 000	120 000
Paikallis- ja maantiet					
vaatimus	21	89 140 - 171 000	130 100	3 000	633 800
korvaus	21	11 640 - 25 390	18 520	2 000	126 500
Kevyen liikenteen väylät					
vaatimus	0				
korvaus	3	6 568 - 35 430	21 000	3 000	30 000
Kiinteistötyyppi	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Asuinkiinteistö					
vaatimus	63	89 200 - 116 500	102 800	3 000	450 000
korvaus	72	31 750 - 41 520	36 640	1 000	152 000
Lomakiinteistö					
vaatimus	11	35 630 - 67 350	51 490	16 000	150 000
korvaus	15	24 160 - 43 140	33 650	3 000	99 400
Kerrostalo-kiinteistö					
vaatimus	1		633 800		
korvaus	1		126 500		

Melutaso	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
< 55 dB					
vaatimus	10	40 810 - 64 790	52 800	30 000	137 000
korvaus	11	20 010 - 26 360	23 180	5 000	36 000
55 - 59 dB					
vaatimus	22	111 400 - 153 700	132 600	25 000	264 800
korvaus	26	27 650 - 36 310	31 980	9 350	80 000
60 - 64 dB					
vaatimus	19	134 000 - 216 500	175 300	35 000	633 800
korvaus	20	66 440 - 88 040	77 240	20 000	152 000
> 65 dB					
vaatimus	3	21 130 - 143 900	82 500	17 500	150 000
korvaus	6	44 690 - 90 780	67 730	14 000	120 000

Toimituksista lasketussa taulukossa asuinkiinteistöjen ja lomakiinteistöjen saamat korvaukset ovat melkein samalla tasolla. Lomakiinteistöjen korvaukset ovat yllättävästi pienemmät, vaikka korvauskynnys on periaatteessa alempi. Tosin lomakiinteistöjen arvo on pienempi. Asuinkiinteistöjen osalta vaatimukset ovat suunnilleen kaksinkertaiset verrattuna lomakiinteistöistä vaadittuihin korvauksiin.

Näistä toimituksista otetut tapaukset noudattavat loogista ajatusta, jonka mukaan korvausten määrä suurenee melun kasvaessa. Tosin 60 - 64 dB:n melusta ja yli 65 dB:n melusta maksetuilla korvauksilla ei ole juurikaan eroa. Eräs syy tähän voi olla kiinteistöjen vähäinen arvo, mikä laskee korvauksen määrää.

5 KOKO TUTKIMUSAINEISTON KÄSITTELY

5.1 Yleistä

Tietöimitusten aineiston pohjalta selvitettiin korvausmäärien suuruusluokka eri tyyppisissä tapauksissa. Aineiston jaottelu, taulukoiden tunnusluvut sekä laskentatapa ovat samat kuin esimerkkitöimituksista tehdyissä taulukoissa edellisessä luvussa. Esimerkkitoimitukset ovat mukana näissä koko aineistosta lasketuissa taulukoissa.

Koko aineistosta taulukot laskettiin vain korvausmäärille. Vaatimuksia ei otettu koko aineistoa koskeviin taulukoihin, koska ihmiset saavat vaatia millaisia summia haluavat, eivätkä vaatimukset aina johda korvauksiin. Taulukoiden korvaukset ovat lopullisia, maksettuja korvauksia, huolimatta mahdollisista muutoksista oikeusistuimissa. Esim. jos korvaus on muuttunut vielä korkeimmassa oikeudessa, se on otettu taulukkoon eikä muita.

5.2 Koko aineiston maksetuista korvauksista tehdyt taulukot

Taulukko 12. Aineiston tietöimituksissa maksetut immissiokorvaukset eri ajanjaksoina.

Aika	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
- > 1979	30	8 693 - 12 080	10 380	1 500	35 000
1980 - 84	122	14 590 - 20 020	17 310	660	175 000
1985 - 89	48	16 140 - 22 760	19 450	2 000	126 500
1990 - >	117	30 090 - 37 080	33 580	1 000	152 000

Esimerkkitoimituksista lasketun taulukon mukaan korvausvaatimusten taso olisi ajan myötä laskenut kun taas maksetut korvaukset olisivat kasvaneet. Korvausmäärien kasvu näkyy myös koko aineistosta lasketuissa luvuissa. Erityisesti 1990-luvulla on maksettu suuria korvauksia.

Taulukko 13. Aineiston tietöimituksissa maksetut immissiokorvaukset pääkaupunkiseudulla ja muualla Suomessa.

Aika	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Pääkaupunki- seutu	164	25 310 - 31 270	28 290	1 000	175 000
Muu Suomi	153	15 440 - 19 150	17 300	660	120 000

Molempien taulukoiden mukaan pääkaupunkiseudulla maksetut korvaukset ovat olleet melkein kaksinkertaiset verrattuna muuhun maahan. Tämä selittyy sillä, että pääkaupunkiseudulla on paljon moottoriteitä ja enemmän liikennettä, mistä johtuen enemmän meluakin kuin muualla. Lisäksi pääkaupunkiseudulla kiinteistöjen arvo on keskimäärin suurempi kuin muualla. Esimerkkitoimitusten mukaan pääkaupunkiseudulla on myös vaadittu suurempia korvauksia, mitä ainakin osittain selittää Maanomistajien arviointikeskuksen runsas käyttö asiamiehenä esimerkkitoimituksissa.

Taulukko 14. Aineiston tietoinituksissa maksetut immissiokorvaukset eri tieluokissa.

Tieluokkka	lukumäärä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Moottori- ja moot.liik.tiet	179	22 050 - 27 430	24 740	1 000	175 000
Valta- ja kantatiet	65	21 260 - 28 320	24 790	2 500	120 000
Paikallis- ja maantiet	66	14 180 - 20 530	17 360	660	126 500
Kevyen liikenteen väylät	7	8 897 - 19 820	14 360	3 000	30 000

Esimerkkitoimituksissa maksetut korvaukset kasvavat tieluokan suurentuessa. Tämä onkin loogista, sillä mitä suurempi tie, sitä enemmän autoja ja suurempi nopeus ja sitä enemmän melua. Vaatimukset eivät kasva yhtä tasaisesti johtuen Kehä I:n kuulumisesta maanteihin. 633 800 mk:n vaatimus kuuluu aineiston ainoalle kerrostalolle.

Koko aineistosta taas nähdään, ettei moottoriteillä ja valta- ja kantateillä ole suurtakaan eroa immissiohaitoista maksetuissa korvauksissa. Aineiston perusteella voisi sanoa, että valta- ja kantateille on maksettu suhteessa yllättävän paljon. Tosin pääkaupunkiseudun ulkopuolella suuret tiet on luokiteltu valtateiksi kuten Oulun ohitustie. Kaikki moottori- ja moottoriliikenneteitä koskevat toimitukset on tehty Helsingin ja Porvoon maanmittaustoimistoissa.

Taulukko 15. Aineiston tietoinituksissa maksetut immissiokorvaukset eri kiinteistötyypeillä.

Kiinteistötyyppi	lukumäärä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
Asuin	280	20 800 - 24 660	22 730	660	175 000
Loma	36	17 590 - 26 560	22 080	3 000	99 400
Kerrostalo	1		126 500		

Esimerkkitoimituksista lasketussa taulukossa asuinkiinteistöjen ja lomakiinteistöjen saamat korvaukset ovat melkein samalla tasolla. Lomakiinteistöjen korvaukset ovat yllättävästi pienemmät, vaikka korvauskynnys on periaatteessa alempi. Tosin lomakiinteistöjen arvo on pienempi. Asuinkiinteistöjen osalta vaatimukset ovat suunnilleen kaksinkertaiset verrattuna lomakiinteistöistä vaadittuihin korvauksiin.

Koko aineiston osalta asuin- ja lomakiinteistöjen saamat korvaukset ovat lähempänä toisiaan. Lomakiinteistöillä korvausten skaala on laajempi kuin asuinkiinteistöillä. Vaikka lomakiinteistöjen arvon alennusta arvioitaessa korvauskynnys on 10 dB alempi kuin jatkuvassa asuinkäytössä olevalla kiinteistöllä, ei korvauksissa kuitenkaan ole eroa.

Taulukko 16. Aineiston tietöimituksissa maksetut immissiokorvaukset eri melutasoilla.

Kiinteistö- tyyppi	luku- määrä	75% vaihteluväli mk	keskiarvo mk	minimi mk	maximi mk
55 - 59 dB	88	16 810 - 20 640	18 730	1 000	80 000
60 - 64 dB	61	36 320 - 47 280	41 800	2 000	152 000
-> 65 dB	33	36 610 - 52 330	44 470,0	6 000	140 000

Tässä taulukossa 55-59 dB:n luokkaan kuuluu myös 16 kpl tapauksia, joissa on korvattu alle 55 dB:n melu. Yli 65 dB:n luokkaan sisältyy 6 tapausta, joissa melu oli yli 70 dB.

Esimerkkitoimituksista otetut tapaukset noudattavat loogista ajatusta, jonka mukaan korvausten määrä suurenee melun kasvaessa. Tosin 60 - 64 dB:n melusta ja yli 65 dB:n melusta maksetuilla korvauksilla ei ole juurikaan eroa. Sama on nähtävissä koko aineistosta lasketussa taulukossakin: 60 dB:n ylittäminen nostaa korvauksia melkoisesti, mutta 65 dB:n ylitys ei enää aiheuta samaa vaikutusta. Tietysti eräs syy voi olla kiinteistöjen vähäinen arvo, mikä laskee korvauksen määrää.

5.3 Korvausten vaatimis-, maksamis- ja hylkäämisperusteet

5.3.1 Vaatimisperusteet

Korvausvaatimukset perustuvat joko arvioituun kiinteistön arvon alennukseen tai kiinteistön omistajan harkintaan. Arvon alennukseen perustuvat vaatimukset ovat yleensä Maanomistajien arviointikeskuksen tekemiä. Vaatimuksia perustellaan tavallisimmin melulla, tien läheisyyden aiheuttamilla muilla immissiohaitoilla, asumisviihtyisyyden alentumisella, kiinteistön arvon alentumisella (Oulu 114919), suoja-aidan rakentamisella sekä rakennuksen muutostöillä (Kokkola 404982) (Helsinki 110077). Muita yleisiä perusteluja ovat tien aiheuttama läheisyyshaitta (Vaasa 108448, Porvoo 307612), rakennuksen käytölle aiheutunut haitta (Vaasa 111814), maiseman

tuhoutuminen ja suora näköyhteys tielle (Mikkeli 116228). Korvausvaatimuksia on perusteltu myös pihan käytön estymisellä (Helsinki 110077), turvattu-
muudella (Helsinki 108622) ja yksityisyyden häiriintymisellä (Tampere 307879).

5.3.2 Maksamisperusteet

Aineiston yleisin tapa määritellä meluhaitan korvausten määrä on käyttää jotakin tutkimusta, josta saadaan kiinteistön arvon alennusprosentti melun perusteella (mm. Helsinki 108622, 110077, Porvoo 307612, Mikkeli 116228, 114251, Oulu 114919, Kuusamo 406529, Tampere 310693, Joensuu 118977, Turku 112659 ja Lohja 84293). Erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella pienemmillä teillä korvaus on laskettu suoja-aidan rakentamiskustannuksista, koska suojapuuston häviämisen seurauksena melu on lisääntynyt (Kokkola 407294, Rauma 306108 ja 307325).

Vanhemmissa toimituksissa korvaukset on määrätty harkinnan perusteella. Harkinnassa huomioon otettuja seikkoja ovat olleet olosuhteiden muutoksen suuruus, mahdolliset sopeuttamistoimenpiteet, rakennuksen käyttötarkoitus ja arvo (Vaasa 111814) sekä tien korkeusaseman haitallinen muutos (Vaasa 107699, Kokkola 404982).

Harvinaisia perusteita ovat asunnon äänieristyksen ym. muutokset (Pietarsaari 602291) ja vastaavan lisämaan hankkimiskustannusten arvioiminen (Kurikka 207543).

5.3.3 Hylkäämisperusteet

Ehdottomasti yleisin korvausvaatimuksen hylkäysperuste aineistossa on, ettei melu ylitä sietokynnystä, joka on yleensä 55 dB (Kokkola 801073, Oulu 114919, Helsinki 108902, 108622 ja Mikkeli 116228). Myös sillä perusteella, etteivät olosuhteet ole korvattavissa määrin muuttuneet on useita vaatimuksia hylätty (Vaasa 111814, 111813 sekä Kouvola 112207). Edelliseen verrattava perustelu on toimituksessa Kokkola 801073 käytetty: "liikennemäärän muutos ei aiheuta lisämelua entiseen tilanteeseen verrattuna". Olosuhteiden muuttumattomuutta kuvaa joissakin toimituksissa tien pysyminen entisellä paikallaan (Vaasa 111813, 113385, Lapua 308185 sekä Helsinki 108902). Helsingin toimituksessa on lisäperusteluna, ettei liikennemäärien yleinen kasvu oikeuta korvaukseen.

Joissakin toimituksissa on otettu kantaa tiettyjen immissiomäärien sietovelvollisuuteen nyky-yhteiskunnassa ja hylätty korvausvaatimuksia sillä perusteella. Esim. Kouvola 110951: "taajamassa asuvan on varauduttava taajamameluun" sekä Jyväskylä 112462: "alue on lähellä keskustaa, jollaisella alueella liikennemelu ja ilmansaasteet kuuluvat nykyisin normaaliin elämään". Myöskään rakennuskaavan toteuttamisesta aiheutuvia haittoja ei korvata (Vaasa 111814).

Myös alunperin tien läheisyyteen rakentaminen (Saarijärvi 209500) ja toisaalta uuden tien rakentamisen aikana ja jälkeen tien lähellä tehty kiinteistökaupat ja rakentaminen (Jyväskylä 112462) ovat olleet perusteluina vaatimusten

hylkäämiselle. Toimitusmiehet ovat toisin sanoen hylänneet vaatimukset aikaprioriteettiperiaatteen nojalla.

Vaatimuksen hylkäämispäätöstä on myös perusteltu rakennuksen riittävällä etäisyydellä tiestä. Etäisyys riippuu tien luokasta. Pienimmät hylkäysetäisyydet aineistossa ovat 6,1 m maantiestä (Vaasa 108448), 15 m valtatiestä (Vaasa 109680) ja 0,5 km moottoritiestä (Helsinki 110112). Näissä tapauksissa tie on kestopäällystetty, joten pölyhaittaakaan ei voi syntyä.

Edellä mainittujen lisäksi toimituksissa on huomioitu mahdollisuus rakentaa tilan alueella kauas tiestä (Helsinki 106926) sekä mahdollisuus istuttaa suojakasvillisuutta tien ja talon väliin (Lapua 308232). Lisäksi maa- ja metsäministeriön vaatimuksen hylkäämistä asuinrakennuksen puuttumisella ja asuinkelvottomuudella (Oulu 114919).

5.4 Tielaitoksen vastinekäytäntö

Kun tietoituksen toimitusmiehet ovat saaneet asianosaisten korvausvaatimukset, niistä lähetetään kopiot tiepiiriin vastineen laatimista varten. Kaiken kaikkiaan neljän toimituksen osalta oli käytettävissä myös tienpitäjän vastine. Kahdessa toimituksessa vastineen sisältö oli kirjattu toimitusasiakirjoihin ja kahdessa toimituksen vastine oli käytettävissä kokonaisuudessaan. Vastineiden sisältö ja kannanotot erilaisiin vaatimuksiin vaihtelevat toimituskohtaisesti. Tämä on ymmärrettävää, koska vastineen laatija vaihtelee tiepiireittäin ja ajallisestikin.

Molemmissa Lahden moottoriliikennetietä koskevassa toimituksessa tienpitäjä ilmoittaa vastineessaan kiinteistön melutason, rakennuksen arvon sekä oman näkemyksensä korvauksesta. Oulun ohitustietä koskevan vastineen mukaan meluhaitta tulee korvata asuin- ja liikennekiinteistölle kiinteistön arvon alentumisesta huomattavasti. Vastineessa on korvaus esitetty maksettavaksi vain niille tiloille, joiden melutaso ylittää 62 dB. Tiepiiriin esittämä korvaus on laskettu Myhrberg-Väänänen-tutkimuksen mukaisina alennusprosentteina asuinrakennuksen ja sen maapohjan arvosta. Kehä I:tä koskevassa toimituksessa tienpitäjän melukorvauksille ei ole edellytyksiä, vaikka melutaso on muuttanut kiinteistön kohdalla 59 dB.

Useimpien kiinteistöjen kohdalla tienpitäjän esittämä korvaus on pienempi kuin määrätty korvaus, useimmiten jopa paljon pienempi. Lahden moottoriliikennetietä välillä Jokiniemi-Arola koskevassa toimituksessa kahdelle kiinteistölle määrätty korvaus oli tielaitoksen esittämää pienempi. Oulun ohitustietä koskevassa toimituksessa toimitusmiehet määräisivät korvaukset meluhaitasta tielaitoksen esityksen mukaisesti.

6 YHTEENVETO

Huolimatta lukuisista tutkimuksista yleisen tien aiheuttamista meluhaitoista määrättävien immissiokorvausten juridisia perusteita ei juurikaan ole tutkittu. Lisäksi puuttuu käytännönläheinen selvitys vaadituista ja maksetuista immissiokorvauksista.

Tämän työn tavoitteena on ollut selvittää tietoinituksissa maksettujen immissiokorvausten määrää sekä vaatimis- ja määräämisperusteita. Työn tarkoituksena on ollut tutkia immissiokorvausten juridisia perusteita sekä pohtia tulevaisuudessa tapahtuvia lainmuutoksia ja niiden vaikutuksia immissiokorvauksiin.

Työssä kerrotaan lyhyesti aiemmista tutkimuksista ja tietoinituksen kulusta sekä selostetaan meluun liittyviä käsitteitä ja melutason määrittämistä. Immissiokorvausten määräämisperusteita käsitellään varsin laajasti. Tutkimusaineistona olleista toimituksista tarkasteltiin yhdeksää toimitusta tarkemmin vertaamalla toimitusten korvausperusteita juridisiin perusteisiin. Näistä toimituksista ja koko aineistosta laskettiin korvaus- ja vaatimusmäärille tilastollisia tunnuslukuja. Tällöin aineisto jaettiin ajallisesti, alueellisesti, melutasoittain, kiinteistötyypeittäin ja tieluokittain.

Immissiokorvausten määräämistä sinänsä on pidettävä perusteltuna ja lain edellyttämänä. Vertaamalla toimitusten korvausperusteita juridisiin perusteisiin huomattiin, että käytäntö ja teoria vastaavat hyvin toisiaan. Melutason ohjearvojen antaminen valtioneuvoston päätöksenä ei tule aiheuttamaan muutoksia korvauskäytännössä, sillä ennen päätöksen antamista on korvauskynnyksenä pidetty lääkintöhallituksen ohjearvoa. Valtioneuvoston päätöksen ohjearvot ovat samat kuin lääkintöhallituksen ohjeissa. Ympäristövahinkolain voimaan tuleminen vaikuttaa tietoinituksiin vähän. Uutta tulee olemaan kiinteistön omistajan mahdollisuus saada korvausta esim. rakentamastaan meluaidasta tai äänieristyksen parantamisesta immissiokorvauksen lisäksi.

Maaoykeus otti eräässä toimituksessa kannan, ettei edes taajamassa tarvitse kärsiä julkisoykeudelliset ohjearvot ylittävää melua korvauksetta. Ilmeisesti sietokynnys tulee jatkossakin noudattamaan ohjearvoja. Tämä onkin kohtuullista ottaen huomioon, että ohjearvot alittavakin melu voi pitkäaikaisena vaikuttaa ihmisten terveyteen.

Tarkemmin käsiteltyjen esimerkkitoimitusten mukaan korvausvaatimusten taso olisi ajan myötä laskenut kun taas maksetut korvaukset olisivat kasvaneet. Korvausmäärien kasvu näkyy myös koko aineistosta lasketuissa luvuissa. Erityisesti 1990-luvulla on maksettu suuria korvauksia.

Molempien aineistojen mukaan pääkaupunkiseudulla maksetut korvaukset ovat olleet melkein kaksinkertaiset verrattuna muuhun maahan. Tämä selittyy sillä, että pääkaupunkiseudulla on paljon moottoriteitä ja enemmän liikennettä, mistä johtuen enemmän meluakin kuin muualla. Lisäksi pääkaupunkiseudulla kiinteistöjen arvo on keskimäärin suurempi kuin muualla. Esimerkkitoimitusten mukaan pääkaupunkiseudulla on myös vaadittu suurempia

korvauksia, mitä ainakin osittain selittää Maanomistajien arviointikeskuksen runsas käyttö asiamiehenä näissä toimituksissa.

Esimerkkitoimituksissa maksetut korvaukset kasvavat tieluokan suurentuessa. Tämä onkin loogista, sillä mitä suurempi tie, sitä enemmän autoja ja suurempi nopeus ja sitä enemmän melua. Koko aineistosta taas nähdään, ettei moottoriteillä ja valta- ja kantateillä ole suurtakaan eroa immissiohaitoista maksetuissa korvauksissa. Aineiston perusteella voisi sanoa, että valta- ja kantateille on maksettu suhteessa yllättävän paljon. Tosin pääkaupunkiseudun ulkopuolella suuret tiet on luokiteltu valtateiksi kuten Oulun ohitustie. Kaikki moottori- ja moottoriliikenneteitä koskevat toimitukset on tehty Helsingin ja Porvoon maanmittaustoimistoissa.

Esimerkkitoimituksista lasketussa taulukossa asuinkiinteistöjen ja lomakiinteistöjen saamat korvaukset ovat melkein samalla tasolla. Lomakiinteistöjen korvaukset ovat yllättävästi pienemmät, vaikka korvauskynnys on periaatteessa alempi. Tosin asuinkiinteistöt ovat arvokkaampia kuin lomakiinteistöt. Koko aineiston osalta asuin- ja lomakiinteistöjensaamat korvaukset ovat lähempänä toisiaan. Lomakiinteistöillä korvausten skaala on laajempi kuin asuinkiinteistöillä. Vaikka lomakiinteistöjen arvon alennusta arvioitaessa korvauskynnys on 10 dB alempi kuin jatkuvassa asuinkäytössä olevalla kiinteistöllä, ei korvauksissa kuitenkaan ole eroa. Asuinkiinteistöjen osalta vaatimukset ovat suunnilleen kaksinkertaiset verrattuna lomakiinteistöistä vaadittuihin korvauksiin.

Esimerkkitoimitusten melutasoltaan tunnetut tapaukset noudattavat loogista ajatusta, jonka mukaan korvaukset suurenevat melun kasvaessa. Tosin 60 - 64 dB:n melusta ja yli 65 dB:n melusta maksetuilla korvauksilla ei ole juurikaan eroa. Sama on nähtävissä koko aineistosta lasketussa taulukossa: 60 dB:n ylittäminen nostaa korvauksia melkoisesti, mutta 65 dB:n ylitys ei enää aiheuta samaa vaikutusta. Tietysti eräs syy voi olla kiinteistöjen vähäinen arvo, mikä laskee korvauksen määrää.

Koko aineistossa on enimmäkseen siirrytty uuden tutkimuksen ilmestyessä noudattamaan uusimpia korvausprosentteja. Korvausperusteiden kirjaamisen tarkkuus riippuu toimitusinsinööristä, mutta uudemmissa toimituksissa on yleensä kirjattu perusteet tarkemmin kuin vanhemmissa.

Maanmittausinsinöörien tietoutta melusta ja sen määrittämisestä voisi lisätä. Tietoituksen alkukokouksen yhteydessä pidetty tiedotustilaisuus melusta ja sen määrittämistavoista voisi hälventää asianosaisten epäluuloja.

Korvauksia määrittäessä pitäisi ottaa huomioon, että melutasoa ei voida määrittää tarkemmin kuin ± 3 dB eikä ihminen kuule alle 3 dB:n eroa. Näin ollen korvauksen määrittäminen desibelin välein jaetusta taulukosta on turhan tarkka tapa. Melun määritystavasta riippumatta tulosta ei voida antaa dB:n tarkkuudella. Arvokkaiden kiinteistöjen kohdalla dB:n muutos merkitsee arvon alennuksena useita tuhansia markkoja. Arvon alennustaulukot olisi syytä muuttaa suuremmalle jaotukselle. Tulisi myös ottaa huomioon, että liikennemelun aiheuttamaa kiinteistön arvon alennusta koskevien tutkimusten tekotavasta johtuu, että alennukseen sisältyvät kaikki liikenteen immissiot.

Näin määritetyn korvauksen lisäksi ei pitäisi enää määrätä lisäkorvausta muista immissioista.

Immissiokorvausten määrittäminen kokonaisuutena olisi kaikkien kannalta selkeämpää. Immissioista ja niiden luonteisista haitoista aiheutuvat vaikutukset voitaisiin kaikki kattaa tien läheisyyden aiheuttamina haittoina. Nimike pitäisi sisällään sekä haitat että niiden aiheuttaman kiinteistön arvon alennuksen. Tällöin asianosaiset vaatisivat korvausta tien läheisyyden aiheuttamista haitoista ja korvausta maksettaisiin vain tällä nimikkeellä, haitat tarvittaessa eritellen. Tämä yhtenäistäisi tilannetta maan laajuisesti ja olisi asianosaisille ymmärrettävämpi.

Maanmittauslaitos voisi kiinnittää huomiota eroihin toimituskäytännössä eri puolilla maata. Yleiset ohjeet korvausperusteista yhtenäistäisivät tilannetta ja parantaisivat asianosaisten oikeusturvaa. Ohjeissa olisi hyvä ottaa kantaa myös sietokynnykseen, eritoten maaseudun asuinkiinteistöjen kohdalla.

LÄHDELUETTELO

Aurola, Risto. 1985. Melutasoja ja -päästöjä koskevien normien asettaminen. Teoksessa Meluongelmien ja torjuntatoimien tärkeysjärjestys s.38-39. Helsinki. Ympäristöministeriö. Ympäristön- ja luonnonsuojeluosaston moniste D/4. 51 s.

Hallituksen esitys. 1992. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi ympäristövahinkojen korvaamisesta ja laeiksi eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta n:o 165. Helsinki. 38 s.

Hallituksen esitys. 1994. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi yleisistä teistä annetun lain muuttamisesta n:o 262. Helsinki. 20 s.

Halomo, Jyrki. 1992. Tieliikenteen ympäristövaikutus rakentamattoman kiinteistön arvoon. Espoo. 59 s.

Heinonen, Tuomo. 1986. Liikennemelun vaikutus kiinteistön arvoon eräillä pientaloalueilla Helsingissä. Diplomityö. TKK, maanmittausosasto. Otaniemi. 52 s.

Hollo, Erkki J. 1984. Erityinen kiinteistöoikeus. II painos. Helsinki. Lakimiesliiton kustannus Oy. 443 s.

Hollo, Erkki J. 1991. Ympäristöoikeus. Helsinki. Lakimiesliiton kustannus Oy. 821 s.

Kiinteistöopin laboratorio. 1992a. Yleisistä teistä annetun lain mukainen tietoinnitus. Opetusmonisteet. Kiinteistötieteikka II. Otaniemi. 11 s.

Kiinteistöopin laboratorio. 1992b. Harjoitus 2. Yleistietoinnitus. Opetusmonisteet. Kiinteistötieteikka II. Otaniemi. 21 s.

Kiinteistöopin laboratorio. 1992c. Tiekorvaukset. Opetusmonisteet. Kiinteistötieteikka II. Otaniemi. 9 s.

Komiteanmietintö 5. 1952. Komitean mietinnöt 1952. Helsinki. Valtioneuvoston kirjapaino. 389 s.

Kuusiniemi, Kari. 1992. Ympäristönsuojelu ja immissioajattelu. Helsinki. Lakimiesliiton kustannus Oy. 894 s.

Kuusiniemi, Kari. 1993. Sietämisperiaate ympäristövahinkojen korvaamisessa. Teoksessa Ympäristöoikeuden johtavat periaatteet s.41-70. Suomen ympäristöoikeustieteen seuran julkaisu n:o 22. Helsinki. Kirjapaino Vidois Oy. 121 s.

Lääkintöhallitus. 1973. Terveystietolain (469/65) ja -asetuksen (55/67) nojalla annetut melua koskevat tervetdelliset suositukses. Lääkintöhallituksen yleiskirje n:o 1551. Helsinki. 15 s.

Lääkintöhallitus. 1987. Terveystenhoitolain (469/65) ja -asetuksen (55/67) nojalla annetut melun terveydelliset ohjeavot sekä niiden mittaamista ja meluun liittyvien asioiden käsittelyä koskevat ohjeet. Lääkintöhallituksen ohjekirje n:o 21/87. Helsinki. 27 s.

Löfstedt, Clas. 1978. Liike- ja elinkeinomenetysten sekä eräiden immissiohaittojen arviointisovellutukset. Teoksessa Kiinteistöarvioinnin menetelmät artikkeli XV. INSKO 87-78. Helsinki. 68 s.

Maanmittaushallituksen kiertokirje 3/81. Menettelystä yleisistä teistä annetun lain (243/54) mukaisissa tietöimituksissa. 37 s.

Maanmittaushallituksen kiertokirje 3/86. Menettelystä yleisistä teistä annetun lain (243/54) mukaisissa tietöimituksissa koskevan kiertokirjeen nro 3/81 muuttamisesta. 8 s.

Maanmittauslaitos. 1987. Yleistietöimitus. Maanmittauslaitoksen julkaisu. Helsinki. Valtion painatuskeskus. 1 s.

Melutyöryhmä. 1992. Ehdotus valtioneuvoston päätökseksi ympäristömelun ohjeavvoista. Melutyöryhmän muistio 1.4.1992. 8 s.

Myhrberg, Olavi, Väänänen, Juhani. 1980. Yleisen tien liikennemelun vaikutus tien varrella sijaitsevan omakotikiinteistön arvoon. Maankäytön laboratorio. Tiedonanto 36. VTT. Espoo. 63 s.

Pesonen, Kari. 1993. Meluntorjunta. Meluntorjunta-kurssin opetusmoniste. Espoo. Otatieto Oy. 84 s.

Pesonen, Kari. 1980. Meluyleiskirjeen 1676/79 soveltamisohjeet. Helsinki. Terveysalan teknikoiden kustannus Oy. 55 s.

Routamo, Eero, Hoppu, Esko. 1988. Suomen vahingonkorvausoikeus. Toisen painos. Vammala. Lakimiesliiton kustannus. 318 s.

Tielaitos. 1991. Vähemmän melua - opas tiensuunnittelijoille. Tielaitoksen julkaisu. Helsinki. 58 s.

Tielaitos. 1992a. Melun ja pakokaasujen hinnoittelu tiensuunnittelussa. Tielaitoksen selvityksiä 2/1992. Helsinki. 29 s.

Tielaitos. 1992b. Yleisten teiden liikennemelu. Tielaitoksen selvityksiä 27/1992. Helsinki. 71 s.

Tielaitos. 1993. Tieliikennemelun mittaaminen. Tielaitoksen selvityksiä 42/1993. Helsinki. 24 s.

Viitanen, Kauko. 1978. Tutkimus immissiohaitoista ja niiden korvaamisesta. Diplomityö. TKK, maanmittausosasto. Otaniemi. 116 s.

Ympäristöministeriö. 1989a. Melututkimus. Sarja A 89/1989. Helsinki. Valtion painatuskeskus. 67 s.

Ympäristöministeriö. 1989b. Meluntorjunta. Sarja B 13/1989. Helsinki. Valtion painatuskeskus. 34 s.

Ympäristöministeriö. 1991. Ympäristömelu. Selvitys 92/1990. Helsinki. Valtion painatuskeskus. 71 s.

Ympäristöministeriö. 1993. Tieliikennemelun laskentamalli. Ohje 6/1993. Helsinki. Painatuskeskus Oy. 82 s.

TUTKIMUKSEN POHJANA OLEVAT TOIMITUKSET

Tutkimuksessa on käytetty seuraavia toimituksia:

Maanmittaustoimisto	Toimitusnro	Lopetettu
Kuusamo	406 529,0	II93
Tampere	310 693,0	XI92
	307 879,0	V91
	308 742,0	MO:ssa
Joensuu	118 977,0	MO:ssa
Pietarsaari	600 903,0	XII81
	602 291,0	XI89
Kokkola	404 982,0	XI89
	801 073,0	IX92
	407 294,0	IX92
Kouvola	110 069,0	89,0
	110 951,0	KKO:ssa
	112 207,0	MO:ssa
Saarijärvi	209 500,0	93,0
Turku	112 659,0	XI91
	112 658,0	XI91
Kajaani	308 050,0	MO:ssa
Oulu	114 919,0	II93
	115 579,0	III93
Jyväskylä	112 462,0	IV88
Kurikka	207 543,0	XII89
Vaasa	109 680,0	II89
	107 699,0	XI89
	108 448,0	VI91
	111 910,0	VI93
	111 814,0	IV91
	113 499,0	XI92
	109 674,0	IV90
	111 813,0	X93
	113 385,0	VII93
Rauma	306 108,0	II93
	307 325,0	V93
	306 184,0	III93
Mikkeli	114 251,0	91,0
	116 228,0	VI91
Lapua	308 232,0	IX93

	308 185,0	X92
Helsinki	303 965,0	83,0
	105 356,0	84,0
	82 982,0	IV79
	302 083,0	X81
	106 926,0	87,0
	306 298,0	VII87
	110 077,0	III89
	110 112,0	90,0
	108 622,0	90,0
	109 535,0	90,0
	108 902,0	II93
	109 063,0	XI88
	81 188,0	VI81
	108 259,0	MO:ssa
	110 509,0	MO:ssa
	110 603,0	KKO:ssa
Porvoo	307 612,0	VIII90
	301 920,0	V80
	301 120,0	XII78
	302 558,0	VI81
	301 001,0	V79
	80 345,0	I79
	300 373,0	IX79
	304 655,0	IX83
	305 578,0	IV86
Lohja	84 293,0	X79
	207 363,0	XI87

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 54/1994 Liikkujan näkökulmaa korostava väyläympäristön suunnittelu. TIEL 3200263
- 55/1994 Liittymähakuisen maankäytön synnyttämä liikenne. TIEL 3200264
- 56/1994 Mielipide- ja asennetieto tiensuunnittelun laatujärjestelmässä; Tiedonhankintaopas tiensuunnittelijalle. TIEL 3200265
- 57/1994 Päälysteen kunnostusmenetelmien edullisuusvertailu. TIEL 3200266
- 58/1994 Nastojen vähentämisen vaikutus kunnossapitokustannuksiin. TIEL 3200267
- 59/1994 Tampereen itäisen ohikulkutien sosioekonomiset vaikutukset. TIEL 3200268
- 60/1994 Tieliikenteen ruuhkien vaikutukset ja ruuhkakustannukset pääkaupunkiseudulla. TIEL 3200269
- 61/1994 Taajamarakenne ja autoistumisen aika. TIEL 3200270
- 62/1994 Comprehension of variable Message Signs for Road Conditions. TIEL 3200271E
- 63/1994 Esiselvitys automaattisesta liukkauden havaitsemisesta liikenteessä. TIEL 3200272
- 64/1994 Nastarenkaiden vaikutus matkoihin ja kuljettajien riskinottoon. TIEL 3200273
- 65/1994 Automaattisten akselipainovaakojen mittaustarkkuuteen vaikuttavia tekijöitä. Tutkimuskeskus
- 66/1994 Teiden suolauksen pohjavesivaikutusten simulointi tyyppimuodostumissa. TIEL 3200275
- 67/1994 Maanvarainen tiepenger savikolla. TIEL 3200276
- 68/1994 DOR-menetelmän käyttö asfalttipäälysteiden tiiviyden määrittämisessä. TIEL 3200277
- 69/1994 Nastattomia talvirenkaita käyttäneiden kuljettajien onnettomuusriskit. TIEL 3200278
- 70/1994 Talviliikenteen järjestelyjen painopisteet. TIEL 3200279
- 1/1995 Kunnossapitoyhteistyön seurantakysely. Kuopion kehitysyksikkö
- 2/1995 Liikenne-ennustemallien alueellinen siirrettävyys, kirjallisuusselvitys. TIEL 3200280
- 3/1995 Kuormituskestävyyden tevoitekriteerit. TIEL 3200281
- 4/1995 Kiertoliittymien ennen-jälkeen -tutkimus; Katisen ja Katuman liittymät valtatiellä 10. TIEL 3200282
- 5/1995 Pehmeän bitumin kokeilut 1994. TIEL 3200283
- 6/1995 Censtandardin ja tiemenetelmän mukaisen muotoarvomäärityksen vertailu. TIEL 3200284